

**Technische vragen Venlokaal**

RV 18 Vaststelling bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal & Spoorse aanpassingen deelgebied Venlo en vaststelling exploitatieplan Trade Port Noord, 7<sup>e</sup> herziening

Nr.	Vraag	Verwijzing bij vraag	Beantwoording
1.	Kunt u beknopt aangeven waarom het werkgebied moet worden verkleind? Als ik het goed heb heeft dat dus direct verband met het feit dan intergemeentelijk nu Venlo wordt?	De uitwerking van de IOB heeft geresulteerd in een intergemeentelijk ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal & Spoorse aanpassingen voor de deelgebieden Venlo respectievelijk Horst aan de Maas met een milieueffectrapportage (MER) en als gevolg daarvan voor het deelgebied Venlo een ontwerp-besluit tot 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord. Door het tijdig (voor vaststelling) hebben gesloten van anterieure overeenkomsten door beide grondgebied gemeenten hoeft geen besluit tot het vaststellen van een exploitatieplan te worden genomen. Als gevolg hiervan ontstaat wel de noodzaak het bestaande exploitatieplan Trade Port Noord te herzien, in die zin dat het werkingsgebied van dit exploitatiegebied moet worden verkleind; dit vormt de 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord, zoals thans ter besluitvorming voorligt.	<p>Het exploitatieplan Trade Port Noord is op 31 oktober 2012 gelijktijdig met het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord vastgesteld. Het vaststellen van een exploitatieplan was verplicht, indien ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord het verhaal van kosten niet anderszins is verzekerd en/of er een noodzaak is tot het stellen van eisen en regels over onder meer het bouwrijp maken, de fasering, etc. Beide situaties deden zich in 2012 voor. Inmiddels is het exploitatieplan Trade Port Noord zesmaal herzien.</p> <p>Nu ligt voor de vaststelling van het (intergemeentelijk) bestemmingsplan Trade Port Noord - Railterminal &amp; Spoorse aanpassingen. Ook ligt voor een besluit tot het niet-vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan bij dit bestemmingsplan Railterminal &amp; Spoorse aanpassingen, omdat vóór vaststelling van dit bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten.</p> <p>Het plangebied van het “nieuwe” bestemmingsplan Railterminal &amp; Spoorse aanpassingen overlapt echter deels het gebied waarvoor eerder in 2012 het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord met bijbehorend exploitatieplan is vastgesteld. Het deel waar de “overlap” van gebieden aan de orde is (dus waar het bestemmingsplan Railterminal en Spoorse aanpassingen het exploitatieplangebied uit 2012 overlapt) dient uit het exploitatieplan te worden gehaald (dit is de verkleining van het werkingsgebied); dit is uitgewerkt in het besluit tot 7<sup>e</sup> herziening van het Exploitatieplan TPN.</p>
2.	Is de feitelijke reden voor herziening exploitatieplan ook niet gelegen in het feit dat herziening een periodieke verplichting is?		Nee, deze 7 <sup>e</sup> herziening heeft enkel betrekking op de noodzakelijke verkleining van het werkingsgebied, ivm de vaststelling van het bestemmingsplan Railterminal & Spoorse aanpassingen. Aan een structurele herziening (de actualisatie

			<p>van de bij het exploitatieplan behorende exploitatieopzet) van het exploitatieplan is vorig jaar (2016) invulling gegeven bij de 5<sup>e</sup> herziening. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient een exploitatieplan ten minste eenmaal per jaar te worden herzien. Deze herziening kan een actualisatie van de exploitatieopzet (als onderdeel van het exploitatieplan) betreffen, maar aan een herziening kunnen ook andere (veelal beleidsmatige) oorzaken ten grondslag liggen. De wet schrijft niet voor dat deze jaarlijkse herziening betrekking dient te hebben op een actualisatie van de exploitatieopzet.</p>
3.	<p>Kunt u beknopt weergeven hoe deze nota's in dit bestemmingsplan de inwoners beschermen tegen geluidsoverlast, trillingen, risico's op calamiteiten e.d. ?</p>	<p>Vorig jaar november hebben wij bij het vaststellen van BP Trade Port Noord Klaver 4 ook integraal Nota Industrielawaai en externe veiligheid meegenomen.</p>	<p>De Nota Industrielawaai en de Nota Omgevingsveiligheid zijn via de planregels van het bestemmingsplan gekoppeld. Ontwikkelingen die op basis van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt (omgevingsvergunningen die worden verleend) dienen zodoende te passen binnen de kaders van de nota's. De Nota Industrielawaai limiteert de geluidsbelasting van de bedrijven op de bestaande woningen. Per klaver is geluidruimte gereserveerd. Een aanvrager kan maximaal de gereserveerde ruimte vergund krijgen.</p> <p>De Nota Omgevingsveiligheid verwoordt het intergemeentelijke beleid ten aanzien van externe veiligheid in Greenport Venlo. Dit beleid is tevens in samenwerking met de Veiligheidsregio Limburg Noord tot stand gekomen. Iedere aanvraag wordt getoetst aan deze nota om overschrijding van de toegestane risico's tegen te gaan c.q. te voorkomen.</p> <p>Ten aanzien van trillingen vindt op dit moment een zogeheten nulmeting plaats, zodat de trillingen op basis van de huidige situatie in beeld zijn. Via een voorschrift opgenomen in de vergunning kan een nieuw onderzoek worden gevraagd bij het operationeel zijn van de Railterminal en de Spoorse aanpassingen. Eventuele maatregelen die daaruit voortvloeien komen voor rekening van ProRail.</p>
4.	<p>Hoeveel treinbewegingen zijn er nu al – dus zonder</p>	<p>Blz 9 activiteiten. Er is sprake van 12 aankomende en 12 vertrekkende treinen</p>	<p>Er zijn nu in de daguren per uur 2 Intercity's Eindhoven-Venlo en 2 Intercity's Venlo-Eindhoven. Daarnaast</p>

	die 12 extra treinen - in het gebied ter hoogte van klaver 4, 5 en 6 (personen- en goederenvervoer samen geteld) ?	per 24 uur welke passen binnen bestaande capaciteitsmogelijkheden op het hoofdspoor.	zijn er per uur 8 goederenpaden beschikbaar: 4 Eindhoven-Venlo en 4 Venlo-Eindhoven. Hoeveel van deze capaciteit daadwerkelijk wordt gebruikt kan per uur en per dag verschillend zijn, afhankelijk van welke paden daadwerkelijk door goederenvervoerders zijn aangevraagd.
5.	Is deze toename van de dichtligtijden exclusief de toename van treinen die sowieso verwacht wordt.		In de berekening van de toename is rekening gehouden met het maximale aantal goederenpaden, hierin is geen verdere toename mogelijk. Er is geen rekening gehouden met eventueel toekomstige toename van reizigerstreinen, echter bij eventuele toename van het aantal reizigerstreinen is het zeer waarschijnlijk dat hierdoor het maximaal aantal goederenpaden per uur zal afnemen, vanwege de gelimiteerde totale maximale capaciteit op het spoor.
6.	zo ja, wat zijn dan de toekomstige dichtligtijden voor de toekomst, inclusief deze ontwikkelingen		Dat is op dit ogenblik niet te bepalen. Indien eventuele extra reizigerstreinen tot gevolg hebben dat het maximale aantal goederenpaden wordt verminderd, zullen de dichtligtijden afnemen (zie antwoord vraag 5; de dichtligtijd bij een reizigerstrein is korter dan de dichtligtijd bij een goederentrein).
7.	Wat zijn de eventuele gevolgen voor bereikbaarheid (van hulpdiensten) van het klavertje 4 gebied?		Geen. Greenport Venlo is goed bereikbaar ook voor calamiteiten met name door de Greenportlane. De bereikbaarheid, het aanvalsplan, is afgestemd met de Veiligheidsregio Limburg Noord.
8.	Vallen de vertrekkende en aankomende treinen op de railterminal dan onder industrielawaai?	<u>Blz 10 Raadsvoorstel / geluidsaspecten:</u> De geluidsaspecten rondom Railterminal & Spoorse aanpassingen en de aanpak ervan zijn beschreven in bijgevoegde memo en verwoord in het bestemmingsplan en MER. De geluidsaspecten zijn grofweg te verdelen in industrielawaai en railverkeerslawaai. De op 30 november 2016 door uw raad vastgestelde nota Industrielawaai, die van onderhavig bestemmingsplan deel uitmaakt, regelt en bewaakt het maximaal vergunbare geluid als gevolg van de activiteiten die op de	Ja, dit zijn activiteiten die tot de Railterminal behoren. De vergunning die de activiteiten regelt op de inrichting wordt getoetst aan de Nota Industrielawaai.

		<p>Railterminal zullen plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de activiteiten die op de Spoorse aanpassingen zullen plaatsvinden. Wat betreft het railverkeerslawaaï (doorgaand treinverkeer) is enerzijds sprake van zogeheten geluidproductieplafonds en anderzijds van zogeheten piekgeluiden.</p>	
9.	<p>Waar kunnen de inwoners op terugvallen, als blijkt dat de normen achteraf toch niet gehaald worden? Is de omgevingsvergunning nog een extra garantie voor de inwoners?</p>	<p><u>Blz 10 Raadsvoorstel / geluidsaspecten:</u>  “De reeds door het Rijk vastgestelde geluidproductieplafonds op het betreffende traject/tracé voorzien in een capaciteitstoename van het aantal treinen (doorgaand treinverkeer). De toewijzing van een gedeelte hiervan aan de Railterminal leidt niet tot een overschrijding van de vastgestelde geluidproductieplafonds. Dit laatste laat echter onverlet dat voor de omgeving het railverkeerslawaaï zal toenemen door de toename van het aantal treinen. Deze toename past echter binnen de reeds vastgestelde normen en regelgeving.”</p>	<p>Indien inwoners van mening zijn dat de “regels” worden overtreden kunnen zij een verzoek tot handhaving indienen.</p> <p>De handhaving van het industrielawaaï, de bewaking van de Nota Industrielawaaï, loopt via de gemeente. In de omgevingsvergunning voor de Spoorse aanpassingen en voor de Railterminal (moet aangevraagd en verleend worden) zijn hiervoor maximale normen opgenomen waaraan de exploitant is gebonden. Die passen binnen het kader van de Nota Industrielawaaï.</p> <p>De handhaving van de geluidproductieplafonds (doorgaand spoor) loopt via het Ministerie.</p>
10.	<p>Hoe groot is het risico dat de railterminal, spoorse aanpassingen aan de ene kant van het spoor, en de windturbines aan de andere zijde tezamen toch zodanig veel geluid voortbrengen dat de leefbaarheid in gevaar komt en wat kan er dan nog voor de aanwonenden gedaan worden, c.q. welke mogelijkheden hebben deze?</p>	<p>“Het voorgaande echter beschouwend voor de woningen gelegen specifiek naast het spoor tussen het station Horst en de spoorwegovergang Sevenumseweg/Grubbenvoersterweg is geconcludeerd, dat in het bijzonder voor deze woningen de piekgeluiden wel herleidbaar zijn als afkomstig van treinen bestemd voor de Spoorse aanpassingen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (leefbaarheid / leefkwaliteit), zullen deze woningen in aanmerking komen voor een geluidsaneringstraject</p>	<p>In de Integrale Omgevingsbeoordeling Greenport Venlo (IOB) zijn de beoogde ontwikkelingen en de beoogde effecten die de ontwikkelingen met zich meebrengen integraal beschouwd en is de zogeheten “meetlat” voor wat betreft een goede ruimtelijke ordening en derhalve een leefbare omgeving bepaald o.a. aan de hand van het maximaal realistisch scenario.</p> <p>Zolang de beoogde ontwikkelingen en de effecten passen binnen de meetlat van de IOB en derhalve binnen de gestelde uitgangspunten is die vrees er niet.</p> <p>Een afwijking van het maximaal realistische scenario zal integraal op eventuele effecten moeten worden beoordeeld.</p>

		(geluidisolatietraject) waarbij wordt aangesloten bij het MJPG (meerjaren programma gebied geluidsanering). In dit kader worden tevens afspraken met ProRail gemaakt. Voor de maatregelen en de uitvoering ervan zijn in het project voorzieningen getroffen. “	
11.	Krijgt de gemeente vanuit het ministerie en via Cabooter wel inzicht/inzage in de borging van de externe veiligheid als het gaat om bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen inzake doorgaand vervoer? Anders gezegd: kan de gemeente goede informatie en communicatie vragen dan wel afdwingen?	<u>Externe veiligheid blz 10</u> De vergunningaanvraag van ProRail voor het Spoorwegemplacement ziet onder meer ook toe op externe veiligheid en in dat licht de hoeveelheden en stofcategorieën van gevaarlijke stoffen. De gemeente is in deze echter niet het bevoegde gezag (wel voor de inrichting Spoorse aanpassingen en Railterminal, maar niet voor doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen zoals geregeld in het Basisnet) en kan ook niet toetsen of hetgeen in de vergunningaanvraag is voorzien past binnen de regeling van het Basisnet. Het ministerie van I&M toetst het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de regeling Basisnet. Cabooter Railcargo BV is vanuit de aanbesteding ook juridisch gehouden aan de begrenzing van het Basisnet; deze is aan hem opgelegd. Naast het feit dat het ministerie hier dus een begrenzing kan opleggen, is dit ook privaatrechtelijk met Cabooter in het kader van de aanbesteding overeengekomen	Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is in Nederland vastgelegd in de Regeling Basisnet. Dit is een regeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail houdt vervoergegevens bij, zodat kan worden beoordeeld of het gevaarlijke stoffenvervoer hieraan voldoet. De informatie die hierover per kwartaal beschikbaar is en komt is te vinden op <a href="http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/spoor/">http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/spoor/</a>  De ruimte/beperking die Cabooter heeft op het overslaan van gevaarlijke stoffen wordt geregeld via de omgevingsvergunning. Cabooter mag geen andere activiteiten uitoefenen dan in deze vergunning zijn toegestaan.  Via monitoring, controles/inspecties en eventuele handhavingsverzoeken wordt hier op toegezien. Overigens is het zo dat vanwege de limiterende werking van het Basisnet op het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Brabantroute, Cabooter ook zeer beperkt deze stoffen kan ontvangen.
12.	Kunt u beknopt weergeven hoe de betreffende inwoners in het proces betrokken zijn?	<u>Trillinghinder blz 11</u> De mogelijke effecten door trillingen zijn in het MER op het niveau van het bestemmingsplan beschreven. Op basis van ervaringen uit andere projecten zijn buiten een afstand van 100 m geen overschrijdingen van de grenswaarden te	Met de betreffende inwoners vindt direct overleg plaats. Daarnaast worden zij regelmatig bijgepraat over de stand van zaken. Dit naast de reguliere klankbordgroepvergadering waar de ontwikkeling van de Railterminal en de Spoorse aanpassingen een vast agendapunt is en naast de bijpraatmomenten met de dorpsraden.

		<p>verwachten. In het gebied rondom het bestaande spoor is in de omgeving van het spoor de bebouwing nader verkend. Voor de panden aan de Heerstraat 1, Heerstraat 3 en Grubbenvorsterweg 46 wordt op grond van de afstand tot de spoorlijn een toename van de trillingintensiteit niet uitgesloten. Schade als gevolg van (extra) trillinghinder wordt uitsluitend aan het pand Heerstraat 1 verwacht. Die woning is inmiddels door het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo aangekocht. In het kader van de vergunningverlening dient voor de twee resterende locaties nader onderzoek naar trillinghinder plaats te vinden aan de hand van uit te voeren metingen. Uitgangspunt is dat een toename van trillinghinder ten opzichte van de bestaande situatie (en de autonome ontwikkeling) zo veel als redelijkerwijs en doelmatig mogelijk is door middel van mitigerende maatregelen wordt tegengegaan. Welke maatregelen dat dan zijn dient te zijner tijd uit veldonderzoek te blijken. Binnen afzienbare tijd wordt de huidige situatie in beeld gebracht, zodat in het geval de Railterminal operationeel is een vergelijk kan worden gemaakt.</p> <p>Ten aanzien van dit bestemmingsplan heeft overleg / afstemming plaatsgevonden met onder andere Trade Port Noord, Cabooter Railcargo Venlo, ProRail, de provincie Limburg, het Waterschap Peel en Maasvallei, de gemeente Horst aan de Maas en de Veiligheidsregio Limburg-Noord.</p>	<p>Ten aanzien van trillingen vindt op dit moment een zogeheten nulmeting plaats, zodat de trillingen op basis van de huidige situatie in beeld zijn. Via een voorschrift opgenomen in de vergunning kan een nieuw onderzoek worden gevraagd bij het operationeel zijn van de Spoorse aanpassingen. Eventuele maatregelen die daaruit voortvloeien komen voor rekening van ProRail.</p> <p>De meetapparatuur voor het uitvoeren van de nulmeting is naast in het open veld ook geplaatst bij de woningen gelegen aan de Industrieweg nr. 22 en de Grubbenvorsterweg 46 (met toestemming van de bewoners). De verwachting is dat de resultaten bij deze twee woningen representatief zullen zijn.</p> <p>Met de eigenaar van Heerstraat 3 vindt in het kader van de ontwikkeling van de Spoorse aanpassingen veelvuldig overleg plaats, ook vanwege het feit dat een deel van zijn perceel is benodigd voor het verleggen van de watertransportleiding van de WML.</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

13.	Klopt de stelling dat het IOB, nota industrielawaai de beste garanties zijn dat de leefbaarheid in het gebied geborgd blijft?		Ja, dat klopt. De nota's Industrielawaai en Omgevingsveiligheid betreffen de verdere uitwerking van de IOB en borgen de (integrale) uitgangspunten die in de IOB zijn gesteld.
14.	Er is in het nieuwe BP sprake van lichtmasten van 30 meter, maar in de presentatie vernamen we toch een wezenlijk lagere hoogte, hoe zit dat ?	Op bladzijde 18 van de toelichting op het bestemmingsplan staat een schema waarin vermeld staat welke verschillen er zijn tussen het vigerende bestemmingsplan en het nieuwe.	In het bestemmingsplan (Venlo) dat de realisatie van de Railterminal mogelijk maakt zijn lichtmasten inderdaad toegestaan tot 30 meter. De lichtmasten bedoeld in de presentatie zijn de lichtmasten ten behoeve van de Spoorse aanpassingen (op het wachtspoor, het aankomst- en vertrekspoor).
15.	Is er in relatie tot TPN ook ergens sprake van schrappen?	In het kader van het POL (dynamisch voorraadbeheer) wordt gesteld: Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad.	Nee, in het POL zijn alle bestaande bedrijventerreinen (reeds uitgegeven en in planning) van de Regio Venlo opgenomen als vertrekpunt. Saldering treedt pas op als nieuwe ruimte buiten deze voorraad die als vertrekpunt is benoemd wordt toegevoegd.
16.	De conclusie is helder maar wat moet er nog gebeuren op bovenstaande lokaties?	Blz 28 toelichting bestemmingsplan: <i>Gemeente Venlo</i> Uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente Venlo blijkt dat alle gronden zijn onderzocht voor de aankoop van de percelen. Uit deze onderzoeken blijkt dat ter plaatse van de voormalige locaties Heierhoeve 6, 7 en 8 in de bodem overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond, voor zware metalen koper en zink (Heierhoeve 6) en bestrijdingsmiddelen uit de champignon teelt, DDT en DDE (Heierhoeve 7 en 8). Ter plaatse van deze locaties waar de sterke verontreinigingen in de bodem zijn vastgesteld is actualiserend bodemonderzoek verricht en is een goed en actueel beeld van de verontreinigingssituatie verkregen.	De locaties waar naar wordt verwezen zijn gelegen ten noorden van het wachtspoor in de zone gelegen tussen het wachtspoor en de manchet die de afronding is van de bedrijfsontwikkeling in het noordelijk gelegen klaver. Deze zogeheten S1-zone is opgenomen in het bestemmingsplan Railterminal & Spoorse aanpassingen betreft de zone waar o.a. de Greenport Bikeway is gelegen en is aangewezen als foerageergebied van de das.  De verontreinigingen belemmeren de realisatie van de Railterminal en de realisatie van het wachtspoor niet, vandaar dat de conclusie als zodanig is gesteld.  Inmiddels is de sanering van de locaties in gang gezet om zo deze bodemverontreinigingen wel te herstellen en geen verontreinigen in het gebied te hebben.

		4.1.3 Conclusie: Voor het plangebied R&SA zijn geen bodemverontreinigingen bekend welke de planontwikkeling in de weg zouden kunnen staan.	
17.	Voor alle zekerheid: Dus dat betekent dat er t.z.t. geen woningen binnen PR 10 -6 contouren vallen?	Bladzijde 40 toelichting Voor de wijze waarop de logistieke functie van de railterminal zich gaat ontwikkelen zijn er verschillende opties. Antea Group heeft verkennende berekeningen uitgevoerd naar het maximaal te verwachten ruimtebeslag van de 10-6-contour vanwege het spoorwegemplacement 'Trade Port Noord'. Bij het maximaal voorziene gebruik van het spoorwegemplacement komt de 10-6-contour tot buiten de inrichtingsgrens. In de bestaande situatie worden geen kwetsbare objecten of kwetsbare bestemmingen geraakt of omvat.	In de Nota Omgevingsveiligheid is bepaald, dat binnen de 10-6 – contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan. Woningen zijn kwetsbare objecten en daarmee dus uitgesloten binnen de 10-6-contour.  Bij het Spoorwegemplacement van ProRail, dat bestaat uit de aankomst-vertrek – en omloopsporen overschrijdt de 10-6 – contour mogelijk de inrichtingsgrens. Vanwege het feit dat er geen (toekomstige) kwetsbare objecten worden geraakt, wordt dit in dit geval acceptabel geacht.
18.	Klopt het dat de Nota Industrielawaai geen verplichte nota is, maar een aanvulling op de wet geluidshinder?		Dat klopt ten dele. In het toepassingsgebied van de Nota is de vestiging van 'zware lawaaimakers' niet toegestaan, waardoor de wet geluidshinder niet van toepassing is en dus geen sprake was van een wettelijke borging. De Nota is derhalve opgesteld als gemeentelijk beleid ter borging van de integrale uitgangspunten als gesteld in de IOB. De gemeente Venlo had wel al een Nota Industrielawaai die uitging van 50 dBA (gemeente Horst ad Maas niet) maar die betrof enkel de bedrijven van TPN. De nieuwe nota is integraal en houdt ook rekening met Trade Port West en Horst ad Maas (en de cumulatie van een en ander).
19.	Is bovenstaande juist?	Als ik de stukken goed gelezen heb, dan is voor wat betreft trillingen nog onderzoek bij vergunningverlening noodzakelijk. En zal de praktijk na de in gebruikname moeten uitwijzen of er mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Deze	Ervaringen vanuit ProRail maar ook vanuit DGMR wijzen uit dat trillingen met name worden veroorzaakt door met hoge snelheid over wissels te rijden (met name door goederenterreinen).  Op dit moment vindt inderdaad nog een zogeheten nulmeting plaats (wordt uitgevoerd door DGMR), zodat de trillingen op basis van de huidige situatie in beeld zijn (er hebben



		<p>worden genomen als deze doeltreffend zijn.</p>	<p>immers nog geen aanpassingen aan het spoor plaatsgevonden). Via een voorschrift opgenomen in de vergunning van ProRail voor de Spoorse aanpassingen kan een nieuw onderzoek worden gevraagd bij het operationeel zijn van de Spoorse aanpassingen. Het betreft hier overigens inrichting gebonden activiteiten. Trillingen veroorzaakt door doorgaand spoorverkeer kan niet middels die vergunning worden geregeld/voorkomen.</p> <p>Hiervoor is gekozen omdat pas op het moment van het operationeel zijn van de Spoorse aanpassingen de effecten kunnen worden gemeten.</p> <p>Eventuele maatregelen die voortvloeien uit het nieuwe onderzoek komen voor rekening van ProRail.</p>
--	--	---------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------