Toevoegen: 8.3 g32-2017

00000057
05.JULI 2018 10:30

Raad van de gemeente Emmen
Postbus 30001
7800 RA EMMEN

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
4 juli 2018	201706275/1/R3	

Inlichtingen
Mw. D.J.J.M. Wolfs
070-4264114

Onderwerp
Emmen
Bp 'Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid'

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In de bovenvermelde procedure is uitspraak gedaan. De procedure is daarmee beëindigd. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

Raad van State

201706275/1/R3.
Datum uitspraak: 4 juli 2018

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

de Wijkvereniging Rietlanden, gevestigd te Emmen, J. Lampert en anderen, allen wonend te Emmen (hierna tezamen: Lampert en anderen), appellanten,

en

de raad van de gemeente Emmen,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 24 mei 2017 heeft de raad het bestemmingsplan "Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Lampert en anderen beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Lampert en anderen en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 3 april 2018, waar Lampert, bijgestaan door ing. L. Visscher en G. Beijers, en de raad, vertegenwoordigd door drs. M.A.G. Snijders, bijgestaan door ing. A. Frijlingh, zijn verschenen. Voorts is ter zitting het college van gedeputeerde staten van Drenthe, vertegenwoordigd door M. Courtz, gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het plan voorziet in de verdubbeling van het spoor over een lengte van 600 meter bij station Emmen-Zuid en de bouw van een tweede perron. Hierdoor kunnen treinen elkaar passeren bij station Emmen-Zuid en wordt in de spits een kwartierdienstregeling mogelijk. Door de aanleg van een tweede perron zijn aanpassingen aan de openbare ruimte rondom het station noodzakelijk, de toegankelijkheid van het bestaande perron wordt verbeterd, fietsstallingen worden verplaatst en er wordt een opgang naar het tweede perron gecreëerd.

2. De Wijkvereniging Rietlanden heeft zich ten doel gesteld een goed woon- en leefklimaat in de woonwijk Rietlanden in Emmen te beschermen en te bevorderen. Lampert, Posthumus, Habets, Baas, Winters, Vaartjes, Blaak, Stegen, Crucq, Soppe en Kerkhoven wonen aan de Tortelduif en Sierduif, nabij de voorziene spoorverdubbeling. Zij kunnen zich niet met het plan verenigen omdat zij vrezen voor een onevenredige toename van de geluid- en trillinghinder ter plaatse van hun woningen. Lampert en anderen vinden dat bij de locatiekeuze voor de spoorverdubbeling onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen.

Ontvankelijkheid

3. Het beroepschrift is ingediend door J. Lampert, mede namens de bewoners van de Sierduif 11 tot en met 15, de bewoners van de Tortelduif 37 tot en met 40 en 42 tot en met 44 en de Wijkvereniging. De raad stelt zich op het standpunt dat het beroep niet-ontvankelijk moet worden verklaard, voor zover dit niet door J. Lampert is ingediend, omdat volgens de raad geen machtigingen zijn overgelegd waaruit blijkt dat Lampert ook de andere bewoners en de Wijkvereniging vertegenwoordigt.

De Afdeling stelt vast dat alle bewoners van de woningen aan de

Sierduif en Tortelduif namens wie J. Lampert het beroepschrift heeft ingediend een machtiging hebben overgelegd. Ook de Wijkvereniging heeft een machtiging overgelegd. Het beroep is dan ook niet alleen ontvankelijk voor zover dit door J. Lampert is ingediend, maar ook voor zover dit door de genoemde bewoners van de percelen Sierduif 11 en 15, Tortelduif 37 tot en met 40 en 42 tot en met 44 en de Wijkvereniging is ingediend.

Toetsingskader

4. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het beroep

Afstand tussen woningen en spoor

5. Allereerst verschillen partijen van mening over de gevolgen van het plan voor de afstand tussen de woningen en het spoor.

5.1. Lampert en anderen voeren aan dat de tussen het spoor en hun woningen gelegen plantsoenstrook wordt verkleind en dat de afstand van het spoor tot de gevels van de woningen wordt verminderd van 27 meter tot plaatselijk 19 meter.

5.2. De raad stelt dat het gevolg van de spoorverdubbeling is dat een deel van de spoorrails vanaf Sierduif 13, langs de Tortelduif tot en met het station ongeveer 4,5 meter dichter op de bestaande woningen komt te liggen dan in de huidige situatie. De raad stelt dat de kortste afstand tussen een achtergevel van een woning en de hartlijn van het spoor niet 19 meter zal bedragen zoals Lampert en anderen aanvoeren, maar 23,3 meter. Bij de meeste woningen blijft de afstand meer dan 25 meter, aldus de raad. Volgens de raad wordt de openbare groenstrook achter de woonpercelen van Lampert en anderen 5 tot 10 meter breed. Op de gronden met de bestemming "Verkeer-Spoorverkeer" worden naast het spoortalud ook een spoorsloot, onderhoudspad en hekwerk mogelijk gemaakt. Hierdoor wordt de grens van deze bestemming weliswaar ongeveer 8 meter richting de woningen aan de Tortelduif en ongeveer 4 meter richting de woningen aan de Sierduif verplaatst, maar dat betekent niet per se dat het spoor ook dichterbij komt, aldus de raad.

5.3. De woonpercelen van Lampert en anderen zijn op een afstand van ongeveer 5 tot 12 meter van de gronden met de bestemming "Verkeer-Spoorverkeer" gelegen. De kortste afstand tussen een achtergevel

van een woning en de gronden met de bestemming "Verkeer-Spoorverkeer" bedraagt ongeveer 9 meter.

Artikel 8, lid 8.1, van de planregels luidt:

"De voor "Verkeer-Spoorverkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. spoorwegdoeleinden;
b. spoorwegverbindingen, overgangen en onderdoorgangen;
c. informatiesystemen/signaleringsborden;
d. schakelstations;
e. bijbehorende bouwwerken;
f. geluidswerende voorzieningen;
met bijbehorende:
g. andere bouwwerken;
h. kunstwerken en waterwerken;
i. toegangswegen in- en uitritten;
j. nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen;
k. bermen, bermsloten, spoorsloten, green wall en groenvoorzieningen".

Lid 8.4 luidt:

"Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:
a. het niet landschappelijk inpassen van het spoortalud/spoorsloot/spoorberm ter hoogte van de Tortelduif 37 tot en met 44 en Sierduif 10 tot en met 15 te Emmen met een groene (hoog) opgaande beplantingselementen en of green wall, waarmee een overgang wordt gecreëerd tussen wonen- en spooromgeving, om de privacy van aanwonenden te waarborgen, met dien verstande dat binnen twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing;
b. het veranderen van het profiel, dan wel het veranderen van bestaande geluidsreducerende maatregelen waardoor de voorkeursgrenswaarde of een hogere verkregen grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder wordt overschreden".

Een Ruimtelijk Functioneel Ontwerp van de spoorverdubbeling en het tweede perron bij Emmen-Zuid d.d. 9 juli 2015 (hierna: het Ontwerp) is als bijlage 13 bij de plantoelichting gevoegd.

5.4. De Afdeling stelt vast dat in het plan niet is vastgelegd waar de spooras precies zal komen te liggen. Aan een strook gronden nabij de woningen van Lampert en anderen is de bestemming "Verkeer-Spoorverkeer" toegekend. Deze strook heeft een breedte van ongeveer 25 tot 28 meter en binnen die strook kan het spoor inclusief de daarbij behorende bouwwerken, geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen en bermen worden gerealiseerd. Waar de nieuwe spooras, wissels, bovenleidingen en taluds precies worden gerealiseerd kan evenwel worden afgeleid uit het bij de plantoelichting gevoegde Ontwerp. De raad heeft een aantal kaarten en luchtfoto's overgelegd waarop de nieuwe spoorlijn is geprojecteerd. Daarop staan ook de afstanden tot de woonpercelen en woningen aan de Tortelduif en Sierduif. Hieruit blijkt dat de kortste afstand tussen de nieuwe spoorlijn en een woonperceel 20,4 meter bedraagt. De kortste afstand tussen een woning en de spoorlijn bedraagt 23,3 meter ter plaatse van de woning op het perceel Tortelduif 38. In hetgeen Lampert en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de kaarten en luchtfoto's onjuistheden bevatten. De Afdeling gaat in het vervolg van de uitspraak dan ook uit van de hiervoor genoemde afstanden.

Vertrouwensbeginsel en de rol van de locatie van het stationsgebouw

6. Lampert en anderen voeren aan dat zij tot het bekend worden van het voornemen om het voorliggende plan voor te bereiden geen rekening hebben gehouden en ook niet konden houden met een spoorverdubbeling ter hoogte van hun woningen en aan hun zijde van het spoor. Volgens Lampert en anderen blijkt uit tot dan toe bekende gemeentelijke ruimtelijke plannen dat een eventuele spoorverdubbeling aan de overzijde (noordzijde) van het spoor zou plaatsvinden. In dit kader wijzen Lampert en anderen op het bestemmingsplan "Waanderveld" uit 1996 dat gold voor de gronden ten noorden van het spoor. Volgens Lampert en anderen is de bebouwingsgrens in dat plan destijds op verzoek van de NS opgeschoven en heeft een strook van 15 meter gemeten uit het hart van het bestaande spoor de bestemming "Spoorwegdoeleinden" gekregen. Dat een verdubbeling van het spoor aan de noordzijde nu niet meer mogelijk zou zijn vanwege de locatie van het stationsgebouw, is volgens Lampert en anderen aan de raad te verwijten. De raad heeft volgens Lampert en anderen onzorgvuldig gehandeld door bij het toestaan van de bouw van het stationsgebouw slechts enkele jaren geleden geen rekening te houden met een mogelijke spoorverdubbeling aan die kant.

6.1. De raad stelt dat Lampert en anderen al jarenlang op de hoogte hadden kunnen zijn van een op handen zijnde spoorverdubbeling, omdat dit in diverse voorheen geldende bestemmingsplannen en beleidsstukken staat. In geen van die plannen en beleidsstukken staat echter volgens de raad aan welke zijde het spoor zou worden uitgebreid. Op de tekeningen die behoren bij de in 2007 gevoerde vrijstellingsprocedure ex artikel 19, eerste lid, WRO (oud) voor de aanleg van het station Emmen-Zuid is volgens de raad wel te zien dat een mogelijke spoorverdubbeling aan de zijde van de woningen van Lampert en anderen zou worden gerealiseerd. Door de aanleg destijds van een perron aan de noordzijde is een verdubbeling van het spoor aan de noordzijde in de toekomst volgens de raad uitgesloten. Dat de raad bij de vrijstellingsprocedure geen rekening heeft gehouden met de toekomstige spoorverdubbeling is volgens de raad dan ook niet juist. Er is juist geanticipeerd op een spooruitbreiding, maar de precieze uitwerking moest nog nader worden onderzocht, aldus de raad.

6.2. Over het betoog van Lampert en anderen dat het vertrouwensbeginsel is geschonden, overweegt de Afdeling dat zij niet aannemelijk hebben gemaakt dat door of namens de raad verwachtingen zijn gewekt dat geen plan zou worden vastgesteld dat voorziet in een spoorverdubbeling aan de zijde van hun woningen. Niet is gebleken van een dergelijke bindende planologische beslissing van de raad. Voor zover Lampert en anderen hebben aangevoerd dat uit voorheen geldende ruimtelijke plannen blijkt dat een spoorverdubbeling aan de overzijde zou plaatsvinden, overweegt de Afdeling dat aan voorheen geldende plannen geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. De raad heeft het plan op

dit punt derhalve niet in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld. Het betoog faalt.

6.3. Voor zover Lampert en anderen hebben aangevoerd dat bij het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 WRO (oud) in 2008 voor de bouw van het station ten onrechte geen rekening is gehouden met een spoorverdubbeling aan de noordzijde en de raad de locatie van het station nu ten onrechte als voldongen feit tegenwerpt, overweegt de Afdeling het volgende.

De Afdeling stelt voorop dat de verleende vrijstelling voor de realisatie van het station thans niet ter beoordeling voorligt. Tegen dat besluit hebben rechtsmiddelen open gestaan en het besluit is onherroepelijk. De Afdeling stelt evenwel vast dat de raad terecht heeft gesteld dat juist op een eventuele spoorverdubbeling aan de zuidzijde is geanticipeerd. In de ruimtelijke onderbouwing bij de verleende vrijstelling staat dat "het project een toekomstige spoorverdubbeling, in combinatie met een dubbelsporige haltering, niet onmogelijk dient te maken". In de beantwoording van een zienswijze staat: "De verdubbeling zoals die op de tekening is aangegeven betreft een ruimtereservering voor een eventuele spoorverdubbeling in de toekomst". Op de hier bedoelde tekening is ten zuiden van het bestaande spoor een stippellijn te zien waarbij staat: "mogelijke spoorverdubbeling". Het voorliggende plan is hiermee in overeenstemming.

Het betoog faalt.

Alternatieven

7. Lampert en anderen vinden het onaanvaardbaar dat de verdubbeling van het spoor plaatsvindt op een locatie waar de woningen al zo dicht op het spoor staan, terwijl elders op het traject Emmen-Zwolle woningen minder dicht op het spoor staan. Lampert en anderen voeren verder aan dat de zogenoemde 'bewonersvariant' beter scoort op veiligheid, voorschriften en hinder voor de omgeving dan de door de raad gekozen 'basisvariant'.

7.1. De raad wijst er onder verwijzing naar een luchtfoto met afstanden op dat elders in Emmen woningen dichter op het spoor staan dan bij het plangebied. De raad stelt dat uitgebreid en zorgvuldig onderzoek is gedaan naar de relevante milieuthema's en mogelijke varianten. Op diverse momenten is volgens de raad contact geweest met de bewoners, is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de door hen aangedragen varianten en is in overleg met de bewoners in de regels een bepaling opgenomen over de invulling van het groen langs het spoor. Naar aanleiding van de door de bewoners aangedragen alternatieven is volgens de raad een second opinion gevraagd aan een onafhankelijk adviseur, die als bijlage bij het plan is gevoegd. De zogenoemde 'basisvariant', die in het plan is mogelijk gemaakt, is volgens de raad de meest optimale variant.

7.2. De raad dient bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

7.3. In het raadsvoorstel voor de vaststelling van dit plan is vermeld dat het plan in februari 2016 al eens ter vaststelling is aangeboden aan de raad. Destijds is besloten om het plan van de agenda van de raad te halen, om nader onderzoek te kunnen doen naar de door omwonenden aangedragen alternatieven. Bij de plantoelichting zijn drie rapporten gevoegd waarin verschillende alternatieven tegen elkaar worden afgewogen.

In het rapport van Movares "Emmen Zuid 2e perron en spoorverdubbeling, Variantenstudie alternatieve locatie wissel" van 27 mei 2015 (hierna: Variantenstudie) zijn de resultaten van een studie naar alternatieve locaties voor de ter hoogte van de Sierduif geplande wissel neergelegd. Een aantal varianten is op acht punten vergeleken met de basisvariant. Uit de studie is naar voren gekomen dat de alternatieven op vrijwel alle punten slechter scoren dan de basisvariant.

Het rapport "Provincie Drenthe – Station Emmen-Zuid, Second opinion Variantenstudie Uitbreiding Station Emmen-Zuid" van Invraplus van 7 december 2015 (hierna: Second opinion) is opgesteld om de basisvariant te vergelijken met een door de bewoners (Lampert en anderen) ontwikkelde 'bewonersvariant'. In de Second opinion staat dat in de basisvariant beide perrons tegenover elkaar komen te liggen, dat de onderdoorgang kan worden gebruikt om vanaf het voorplein het nieuwe perronspoor 2 te bereiken en dat treinen langs een perron staan terwijl ze elkaar kruisen. De rechterwissel komt in de basisvariant dicht bij een aantal bestaande woningen te liggen. In de Second opinion wordt ook de bewonersvariant beschreven. Die variant kenmerkt zich door twee perrons, min of meer in het verlengde van elkaar, aan de noordzijde van het spoor. Spoor 2 komt ter hoogte van het AZC te liggen. Beide wissels komen ruim 400 meter verder richting Nieuw Amsterdam te liggen. Een trein die halteert op spoor 2 kan pas vertrekken nadat de trein vanaf spoor 1 vertrokken is. Bij de bewonersvariant is het station uitgestrekt, met een grote loopafstand tussen bus en trein en tussen spoor 2 en het P+R-terrein en de fietsenstallingen. In de Second opinion wordt geconcludeerd dat de basisvariant duidelijk voordelen heeft ten opzichte van de bewonersvariant. De voornaamste redenen zijn de te gespreide ligging van de perrons van het station, met de daarbij behorende loopafstanden en het gebrek aan toekomstvastheid. Ter zitting is toegelicht dat dit laatste verband houdt met een eventuele verdubbeling van het gehele spoortraject in de toekomst. Bij de bewonersvariant is dat niet mogelijk.

Omdat de omwonenden niet konden instemmen met de bevindingen uit de Second opinion, hebben gesprekken plaatsgevonden tussen een gedeputeerde van de provincie Drenthe, de omwonenden en Invra Plus, opsteller van de Second opinion. Lampert en anderen hebben naar aanleiding daarvan een tweede bewonersvariant (hierna: 'bewonersvariant 2') laten ontwerpen door Invra Plus. Omdat die variant niet voldeed aan de geldende richtlijnen, heeft Movares een alternatief ontwerp gemaakt dat uitgaat van bewonersvariant 2. Ook dit ontwerp is vervolgens vergeleken met de basisvariant. Dat heeft geresulteerd in het rapport "Emmen-Zuid, Alternatief ontwerp perronligging" van Movares van 10 juni 2016 (hierna: Onderzoek bewonersvariant 2). Hieruit is naar voren gekomen dat bewonersvariant 2 slechter scoort op railverkeerstechniek, transfer, overwegveiligheid, bouwkosten, duurzaamheid en ruimtebeslag,

beter wat betreft trillingen en kabels en leidingen en hetzelfde als de basisvariant op de punten geluid en vergunningen en planologie.

7.4. Gelet op alle verrichte studies en onderzoeken ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad onvoldoende rekening heeft gehouden met de door Lampert en anderen aangedragen alternatieven. Omdat uit zowel de Variantenstudie, de Second opinion als het Onderzoek bewonersvariant 2 naar voren is gekomen dat met de beide bewonersvarianten geen gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt als met de basisvariant waarvoor in het plan is gekozen, heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid voor de basisvariant kunnen kiezen.

Het betoog faalt.

Geluidhinder

8. Lampert en anderen betogen dat de spoorverdubbeling ten onrechte mogelijk is gemaakt op korte afstand van hun woningen en dat onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen. Lampert en anderen vrezen een onevenredige toename van de geluidhinder ter plaatse van hun woningen. Zij verwijzen in dit kader naar een notitie van ing. L. Visscher namens de Nederlandse Stichting Geluidhinder van 1 augustus 2017 (hierna: de notitie van Visscher).

In deze notitie staat dat het door Movares in opdracht van de raad uitgevoerde akoestisch onderzoek niet deugt. Movares is er volgens Visscher ten onrechte van uitgegaan dat het hier geldende geluidproductieplafond en de nog beschikbare geluidgebruiksruimte kan worden benut voor een nog niet geprojecteerd spoordeel. Volgens Visscher is de passeerstrook een nog niet geprojecteerde spoorweg in de zin van artikel 11.1 van de Wet milieubeheer, omdat voor deze passeerstrook een bestemmingsplanwijziging nodig is. Volgens Visscher mag de geluidbelasting bij de omzetting van een nog niet geprojecteerd spoordeel naar een geprojecteerd spoordeel niet toenemen. Het plan moet dit volgens Lampert en anderen waarborgen, bijvoorbeeld door te waarborgen dat geluidschermen worden gerealiseerd. In een nadere memorie voeren Lampert en anderen aan dat Movares ten onrechte stiller materieel als geluidbeperkende maatregel in aanmerking heeft genomen waardoor geluidgebruiksruimte zou zijn ontstaan.

Lampert en anderen voeren aan dat het logistiek, technisch en financieel mogelijk moet zijn om (een deel van) de nadelige gevolgen van het plan voor hun woon- en leefklimaat weg te nemen. Ten onrechte heeft de raad de organisatorische en financiële belangen van ProRail en de betrokken overheden zwaarder laten wegen dan de belangen van de omwonenden.

8.1. De raad stelt zich op het standpunt dat voldoende rekening is gehouden met de belangen van de omwonenden en dat het spoor niet zo dicht op de achtergevels van de woningen komt dat daarmee een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. De raad stelt dat in de notitie van Visscher onjuiste aannames zijn gedaan over de geluidbelasting. Volgens de raad is in artikel 11.17 van de Wet milieubeheer bepaald dat geluidproductieplafonds van toepassing zijn op hoofdspoorwegen alsmede aan te leggen hoofdspoorwegen. De hoofdspoorweg waar het plan op ziet,

bevindt zich volgens de raad reeds op de geluidplafondkaart en de wijziging of uitbreiding van dit spoor is daarbij inbegrepen. Volgens de raad maken de voorgaande bestemmingsplannen bovendien een verdubbeling van het spoor al mogelijk en is een wijziging van het plan uitsluitend nodig omdat meer ruimte nodig is voor het talud, inspectiepad, sloot en hekwerk aan de zijde van de wijk de Rietlanden. Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is volgens de raad van toepassing op het geluid afkomstig van de spoorweg en er dient getoetst te worden aan de geldende geluidproductieplafonds. De raad stelt dat in artikel 5.3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: RMV 2012) is voorgeschreven hoe de equivalente geluidniveaus moeten worden berekend. Daarbij dient de toekomstige situatie, dus inclusief de passeerstrook, te worden betrokken. Movares heeft in het onderzoek geconcludeerd dat de geldende geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden en dat deze voor het plan derhalve niet gewijzigd hoeven worden. Uit dit akoestisch onderzoek blijkt volgens de raad ook dat geen geluidbeperkende maatregelen nodig zijn.

8.2. Artikel 11.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer luidt:
"In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
[...]
geluidplafondkaart: kaart met daarop aangegeven de wegen en spoorwegen, alsmede de geprojecteerde wegen en spoorwegen, waarop titel 11.3 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zijn;
geluidproductie: geluidwaarde vanwege een weg of spoorweg in Lden;
geluidproductieplafond: toegestane geluidproductie;
geprojecteerde weg of spoorweg: nog niet aangelegde weg of spoorweg, in de aanleg waarvan wordt voorzien door een geldend bestemmingsplan, tracébesluit, of wegaanpassingsbesluit als bedoeld in de Spoedwet wegverbreding, dan wel door een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken;
hoofdspoorweg: krachtens artikel 2 van de Spoorwegwet aangewezen hoofdspoorweg;"

Titel 11.3 van de Wet milieubeheer gaat over wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds.

Artikel 11.17 luidt:
"1. Deze titel is van toepassing op de wegen in het beheer van het Rijk en de hoofdspoorwegen, alsmede de aan te leggen wegen in het beheer van het Rijk en hoofdspoorwegen, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart.
2. Op de geluidplafondkaart kunnen andere wegen en spoorwegen, alsmede aan te leggen wegen en spoorwegen, worden aangegeven, waarop deze titel van toepassing is."

Artikel 5.3 van het RMV 2012 luidt:
"1. De equivalente geluidsniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidproductie worden berekend volgens Standaardrekenmethode 2, bedoeld in hoofdstuk 2 van bijlage III bij deze regeling en in hoofdstuk 5 van bijlage IV bij deze regeling, waarbij geldt dat, indien en voor zover van toepassing, tevens hoofdstuk 1 van bijlage V bij deze regeling wordt toegepast en waarbij:
(...)
b. als het een spoorweg betreft: alle op de geluidplafondkaart aangegeven delen van spoorwegen in de berekening worden meegenomen.
(...)"

8.3. De Afdeling begrijpt het betoog van Lampert en anderen aldus dat bij de voorbereiding van het plan ten onrechte is getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds, omdat de passeerstrook een niet geprojecteerd spoordeel is dat niet op de geluidplafondkaart staat. Deze kaart is opgenomen in de bijlage bij de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer. De Afdeling stelt vast dat de hoofdspoorweg Zwolle-Mariënberg-Emmen is aangegeven op de geluidplafondkaart als bedoeld in artikel 11.17 van de Wet milieubeheer, zodat titel 11.3 van de Wet milieubeheer van toepassing is op het geluid van deze spoorweg. De raad heeft zich naar het oordeel van de Afdeling terecht op het standpunt gesteld dat de verdubbeling van deze hoofdspoorweg over een lengte van 600 meter waarin het plan voorziet ook onder de op de geluidplafondkaart aangegeven hoofdspoorweg valt. De geluidplafondkaart spoor is globaal van opzet, zodat daarop niet is te zien uit hoeveel sporen een hoofdspoorweg bestaat. Daaruit kan gelet op de systematiek van titel 11.3 van de Wet milieubeheer worden afgeleid dat alle sporen van een hoofdspoorweg daaronder vallen. Het betoog faalt.

8.4. De raad heeft aan het plan het rapport "Passeerspoor Emmen-Zuid, Akoestisch onderzoek" van Movares van 22 mei 2015 ten grondslag gelegd. Hierin staat dat langs het spoor referentiepunten aanwezig zijn. Ook nabij de woningen van Lampert en anderen liggen referentiepunten. De geluidproductie van het spoor wordt getoetst op de referentiepunten. Ter plaatse van die referentiepunten gelden geluidproductieplafonds. De geluidproductieplafonds leggen de bovengrens van de geluidproductie van het spoor vast.

Movares concludeert dat na realisatie van het plan op alle referentiepunten zal worden voldaan aan de geluidproductieplafonds. In een bijlage bij het rapport is te zien dat ter plaatse van de woningen van Lampert en anderen ongeveer 4 dB onder het daar geldende geluidproductieplafond wordt gebleven. Doordat er in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de vastgestelde geluidproductieplafonds kan het plan doorgang vinden zonder nader akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten in de omgeving, aldus het rapport. In het rapport van Movares staat niet, zoals Lampert en anderen aanvoeren, dat het gebruik van stiller materieel als geluidbeperkende maatregel in aanmerking is genomen. In hoofdstuk 3 van het rapport staat van welke uitgangspunten bij de berekeningen is uitgegaan. In paragraaf 3.6 is vermeld dat ProRail gegevens heeft aangeleverd met prognoses voor het reizigersmaterieel en het goederenverkeer. Het uitgangspunt voor het materieel is categorie 8 (lighttrain). Lampert en anderen hebben niet aangevoerd dat die gegevens niet juist zijn.

Nu de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare geluidhinder bij de woningen van Lampert en anderen. Voor het oordeel dat de raad maatregelen ter beperking van de geluidbelasting had moeten opnemen in het plan in de vorm van een voorwaardelijke verplichting, bestaat gelet hierop geen aanleiding. Overigens maakt het plan geluidswerende voorzieningen op gronden met de bestemming "Verkeer-Spoorverkeer" mogelijk. Omdat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, heeft de raad ook in

redelijkheid de belangen bij realisatie van het passeerspoor zwaarder kunnen laten wegen dan de belangen van Lampert en anderen.

Het betoog faalt.

Trillinghinder

9. Lampert en anderen betogen dat het plan leidt tot een onevenredige toename van de trillinghinder ter plaatse van hun woningen. In de genoemde notitie van Visscher, waar Lampert en anderen in het kader van deze beroepsgrond naar verwijzen, staat dat het onderzoek naar trillinghinder niet deugt. Zo is er volgens Visscher geen onderzoek gedaan naar een optimaal trillingvrije inrichting van de passeerstrook. Lampert en anderen voeren aan dat maatregelen getroffen hadden moeten worden om de trillinghinder weg te nemen.

9.1. De raad stelt dat in de notitie van Visscher verkeerde conclusies zijn getrokken over trillinghinder. De raad stelt dat uit onderzoek van Movares blijkt dat sprake kan zijn van een overschrijding van de SBR B-richtlijn voor vier woningen, maar dat dit nergens leidt tot een voelbare toename van trillinghinder. Volgens de raad zijn mogelijke maatregelen in het onderzoek uitputtend aan de orde geweest, maar is hieruit naar voren gekomen dat maatregelen niet doelmatig en onvoldoende effectief zijn. De raad stelt zich op het standpunt dat de toename van trillingen aanvaardbaar is en niet in de weg staat aan de aanleg van de passeerstrook.

9.2. De raad heeft het rapport "Passeerspoor Emmen-Zuid, Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan" van Movares van 29 mei 2015 (hierna: Trillingsonderzoek) als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Hierin is op basis van metingen de trillingssterkte in de bestaande situatie bepaald en vervolgens is berekend wat de realisatie van het plan betekent voor de trillingssterkte bij de woningen van Lampert en een aantal van de andere appellanten. Movares heeft als beoordelingskader deel B (hinder voor personen in gebouwen) van de SBR-richtlijn gehanteerd. Dit is in Nederland de meest gebruikte richtlijn voor het beoordelen van trillingen, aldus Movares. De resultaten van de berekeningen laten zien dat bij vier woningen, op de adressen Sierduif 11, 13 en 15 en Tortelduif 37, een overschrijding van de streefwaarde V_{max} uit de SBR B-richtlijn valt te verwachten. Dit wordt veroorzaakt door goederentreinen die de nieuwe wissels ter hoogte van Sierduif 13 zullen passeren. De trillingssterkte neemt met maximaal 15% toe. Een toename in trillingssterkte van minder dan 30% wordt als 'niet voelbaar' geclassificeerd. In het Trillingsonderzoek staat dat in bijlage 5 van de SBR B-richtlijn aanvullende richtlijnen worden gegeven om de trillingssterkte V_{max} van weg- en railverkeer te beoordelen op hinderlijkheid bij overschrijding van de streefwaarden. Voor het onderzoeksgebied geldt dat de berekende trillingssterkte wordt aangemerkt als matige hinder, slechts incidenteel voorkomt bij goederentreinpassages en dat de trillingssterkte op geen enkele locatie voelbaar toeneemt. Lampert en anderen hebben de onderzoeksresultaten niet gemotiveerd bestreden.

Nu weliswaar de streefwaarde V_{max} bij vier woningen incidenteel

kan worden overschreden, maar de trillingssterkte als gevolg van het plan niet voelbaar toeneemt, heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare trillinghinder bij de woningen van Lampert en anderen. Het betoog faalt.

9.3. Gezien de te verwachten overschrijdingen van de streefwaarde is niettemin in het Trillingsonderzoek nagegaan of maatregelen kunnen worden getroffen om de trillingen te verminderen. Het aantal kosteneffectieve maatregelen is beperkt. Alleen het aanpassen van het spoorontwerp, het verdiepen van de spoorsloot en het aanpassen van de ongunstige overdrachtskarakteristieken van de woningen zijn maatregelen waarvan de kosten mogelijk lager zijn dan het richtbedrag van € 47.000 per woning. Die maatregelen zijn nader onderzocht.

Het aanpassen van het spoorontwerp, bijvoorbeeld door het verplaatsen van de wissels, leidt echter niet tot een reductie in het aantal woningen waar een overschrijding van het beoordelingskader plaatsvindt, zodat deze maatregel niet kosteneffectief is.

Het verdiepen van de spoorsloot tot een diepte van 7,3 meter leidt wel tot een reductie in het aantal woningen waar het beoordelingskader wordt overschreden, maar de kosten van die maatregel zijn aanzienlijk hoger dan het gehanteerde richtbedrag per woning. Bovendien leidt die maatregel tot een sterke verkleining van de oppervlakte van het park en zijn er risico's voor de taludstabiliteit.

Volgens Movares blijkt verder uit de metingen dat vrijwel alle onderzochte woningen ongunstige gebouweigenschappen kennen, waardoor trillingen van goederentreinen worden versterkt. Door het aanpassen van de gebouwen, hetgeen neerkomt op het vervangen van niet-constructieve binnenwanden door constructieve binnenwanden, kan de trillingssterkte worden gereduceerd tot onder de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn bij gebouwen met meer dan één bouwlaag. De kosten bedragen naar schatting € 30.000 tot € 60.000 per gebouw.

Op basis van de historische aanwezigheid van trillingen in het onderzoeksgebied, de niet-voelbare toename en de grote impact en hoge kosten van mogelijke maatregelen, adviseert Movares in het Trillingsonderzoek om geen maatregelen toe te passen.

Gelet op de hiervoor weergegeven bevindingen in het Trillingsonderzoek ziet de Afdeling in hetgeen Lampert en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad ondanks de gerechtvaardigde conclusie dat het plan niet tot onaanvaardbare trillinghinder zal leiden toch maatregelen ter beperking van de trillingssterkte had moeten treffen. Het betoog faalt.

Woon- en leefklimaat

10. De Afdeling onderkent dat het woon- en leefklimaat ter plaatse in enige mate zal kunnen worden aangetast door de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte enigszins geringere afstand van de spoorlijn tot de woningen van Lampert en anderen. Hiervoor is de Afdeling evenwel tot de conclusie gekomen dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden

en dat de toename van de trillinghinder zodanig zal zijn dat ook deze niet onaanvaardbaar is. Ook overigens leidt hetgeen Lampert en anderen hebben aangevoerd de Afdeling niet tot het oordeel dat het woon- en laafklimaat niet langer aanvaardbaar zal zijn.

Zienswijzen

11. Voor het overige verwijzen Lampert en anderen naar hetgeen in de zienswijzen naar voren is gebracht. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. Lampert en anderen hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

12. Gelet op het voorgaande is het beroep ongegrond.

Proceskosten

13. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.E.M. Polak, voorzitter, en
mr. S.J.E. Horstink-von Meyenfeldt en mr. F.D. van Heijningen, leden, in tegenwoordigheid van mr. J.J.M.A. Poppelaars, griffier.

w.g. Polak
voorzitter

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 4 juli 2018

780.
Verzonden: 4 juli 2018