

Doel van de dorpsraad is het bewoonbaar houden van onze kern. Een van de voorwaarden hiervoor is woningbouw om de lokale jeugd / mensen de mogelijkheid te bieden in ons dorp te blijven wonen. Dat is broodnodig voor onze kerken, scholen en het verenigingsleven. Met deze voor ons belangrijke doelstelling hebben wij kennis genomen van de ontwerp planbeschrijving Havenspoorlijn Sloegebied en de bijbehorende berekeningsresultaten akoestisch onderzoek.

In het ontwerpplan lezen wij in par 6.1.6 letterlijk dat de genoemde activiteiten tot een hogere geluidsbelasting zullen leiden (circa 3 dB(A), hetgeen gelegaliseerd wordt door de norm (grenswaarde) een op te hogen. In de berekeningen treffen wij een aantal onduidelijkheden.

- raccordementsbewegingen zijn niet meegenomen; vraag is dan hoe omgegaan wordt met de treinbewegingen van Cobelfret naar het rangeerterrein ? Volgens de definitie op pagina 7 (hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek) worden deze bewegingen ons inziens gezien als raccordementsbewegingen en zijn dan dus niet in de berekeningen meegenomen. Is dat correct en zo ja, leg ons het verschil dan uit tussen het lawaai van een trein die naar het emplacement toe gaat en een die ervan af komt ?
- Nul-metingen: er wordt in geen van de rapporten een woord gerept over nulmetingen, die over bijvoorbeeld 5 jaar vergeleken kan worden met nieuwe metingen.
- Een integrale visie met toekomstige wijzingen ontbreekt volledig. Wij denken hierbij aan het knooppunt Sloeweg / Bernardweg en de eventuele doorsteek van de ...weg naar de Stoofweg., maar ook de realisatie van de Sloepoort. Wij missen een integrale visie mbt de geluidsproblematiek, en hebben sterk de indruk dat de geluidsbelasting opgeknipt wordt in categorieën (verkeer, spoor, industrie, havenactiviteiten, pieken, dagen en nachten), en dat gaande de tijd per ontwikkeling een norm of grenswaarde wordt aangepast en (de verschillende ?) contouren opschuiven.
- De effecten van voorzieningen (bijvoorbeeld) geluidsschermen ontbreekt in het geluidsrapport. Wat zijn de effecten van bijvoorbeeld schermen van enkele meters hoog bij het spoor / Europaweg aan de zijde van ons dorp ? Er is totaal niet onderzocht of deze aanpassingen misschien de noodzaak tot het verhogen van de grenswaarde (zoals de conclusies luidt, pagina 10, akoestisch rapport) wegnemen of inperken (bijv. 1 of 2 dB(A) verhoging).

Samenvattend stellen wij dat de ter inzage liggende rapporten een relatief eng beoordelingskader hebben genoten en dat erg snel gekozen wordt tot ophogen van de grenswaarde. Bovendien hebben wij onze vraagtekens omtrent de treinbewegingen van Cobelfret (niet berekenen betekent niet dat deze niet gehoord worden in het dorp).

Daarnaast zien wij graag een stukje integrale visie omtrent de geluidsproblematiek in relatie met de uitbreidingsmogelijkheden van ons dorp, en dan in de huidige situatie (waar ligt nu de 50 dB(A) contour) en in de toekomstige situatie (waar gaat die contour naar toe). Concreet zijn wij op zoek naar de vraag wat de invloed van activiteiten en de aanpassing van de grenswaarde is op de leefbaarheid van ons dorp. En wij drukken de leefbaarheid van het dorp noodgedwongen (welke andere concrete toetsingen hebben we als volledige treinbewegingen niet in de berekeningen worden meegenomen?) uit in 'waar komt de 50 dB(A) grens te liggen en wat betekent dit voor toekomstige nieuwbouwplannen ?