

Schriftelijke reacties naar aanleiding van de informatieavond Vrijleggen MerwedeLingeLijn d.d. 12 oktober 2010

Nr.	Naam	Reactie	Antwoord
			<p><b>Beantwoord door:</b> Gemeente Geldermalsen of ProRail (per tekstblok aangegeven)</p>
1.	H. Pagrach Kerkstraat 11 4196 AA Tricht	<p>Het is belangrijk om het karakter van het dorp te behouden. Dit kan m.i. alleen bereikt worden met een verdiepte ligging van spoor of tunneloplossing. De kosten zijn weliswaar hoog maar afgezet tegen het maatschappelijk belang en behoud van de leefbaarheid van het dorp absoluut het overwegen waard. Deze optie mag niet zomaar van tafel geveegd worden (zoals ProRail vanavond wel deed).</p>	<p>Prorail: Een tunneloplossing is niet realistisch. De doorslaggevende reden is de extreem hoge kosten van een ondergrondse oplossing. Een globale kostenraming leidt tot een investeringsbedrag van 0,5 tot 1,2 miljard euro. Dit o.a. als gevolg van de ligging van de Linge, de aansluitende sporen richting Tiel en Dordrecht en het nabij gelegen station Geldermalsen. Verder zitten er naast de genoemde voordelen (inpassing, geluid) ook nadelen aan dit type oplossing (veiligheid, toekomstvastheid en groot ruimtebeslag tijdens de bouwfase).</p> <p>Gemeente: De verdiepte ligging van het spoor met een tunneloplossing is een uiterst sympathieke oplossing die een einde zou maken aan de fysieke doorsnijding van Tricht door het spoor. Gezien de zeer hoge kosten, maar ook de andere nadelen die een tunneloplossing met zich zou meebrengen, is een tunneloplossing echter niet realistisch te noemen. Zo zou voor de aanleg van een tunnel onder andere bestaande bebouwing in Tricht moeten worden gesloopt en zou station Geldermalsen tot een ondergronds station moeten worden omgebouwd. Dergelijke ingrepen staan niet in verhouding tot de het aanleggen van een derde spoor.</p>
2	Van 't Hof W.Mechteldstr 18 4196 AN Tricht	<p>- Geluidswal - Isolatie voorgevel</p>	<p>Prorail: In het vervolgtraject zal moeten worden nagegaan welke geluidwerende maatregelen kunnen worden getroffen. Daarvoor zijn verschillende opties. Gekozen kan worden voor maatregelen aan de geluidsbron (bijv. raildempers), maatregelen in het tussengebied (geluidscherm of geluidswal) of maatregelen aan de woningen (isolatie). Ook combinaties van deze maatregelen zijn denkbaar. De inschatting op basis van de</p>

			globale gegevens is dat niet ontkomen zal worden aan geluidsschermen langs het spoor.
3.	Lucy Buck Middelweg 18 4196 JH Tricht	Ik vond het een informatieve avond die enigszins tegengewerkt werd door de emoties van de Trichtse inwoners. Maar alleen de zeer boze en mondige burgers vallen op. Er is echter ook een deel dat kansen ziet in deze ontwikkeling. Ik zou de suggestie willen doen om binnenkort een referendum/enquête te houden zodat ook de iets meer timide burgers gehoord worden. Misschien valt de "over-all"-mening van het dorp mee, maar dat kunnen jullie niet uit vanavond hebben gehaald.	Gemeente: Uit de reacties tijdens de avond, persoonlijke gesprekken na afloop en nadien binnengekomen reacties is een genuanceerd beeld ontstaan van de meningen die in Tricht leven ten aanzien over de gedane voorstellen. Het is gebruikelijk dat het gemeentebestuur, rekening houdend met de gevoelens die in Tricht leven als democratisch gekozen bestuur tot een standpuntbepaling komt. Tot het houden van een enquête of referendum kan in een uitzonderlijke situatie worden besloten, wanneer in sterke mate sprake is van een vrije keuze uit gelijkwaardige alternatieven. Dit vraagt een zorgvuldig voortraject en een apart besluit van de gemeenteraad.
4.	A. Pol Bulkstraat 40 4196 AX Tricht	De voorgestelde mogelijkheden door ProRail lijken mij een goede oplossing/suggestie om verder te bestuderen.	Gemeente/ProRail: Vindt plaats in de vervolgstudie.
5.	G.W.A. van Rossum Nieuwsteeg 4 4196 AM Tricht	Tunnel voor fietsers en voetgangers.	Gemeente/Prorail: In de vervolgstudie zullen de mogelijkheden om ter plaatse van de Nieuwsteeg een verbinding voor langzaam verkeer te realiseren worden onderzocht.
6.	S. de Leeuw Laan van Crayestein 29 4196 HJ Tricht	Hoe komen voetgangers/fietsers op het voet- en fietspad langs de brug?	Gemeente/Prorail: Dit dient nog te worden uitgewerkt in de volgende fase. Er wordt nu gedacht aan een oplossing waarbij verkeer over de brug komt, via het oude tracé van de Lingedijk naar het oosten gaat en dan na circa 50 meter een haakse bocht het nieuwe tracé van de Lingedijk op richting het westen onder de sporen door.
7.	Yvonne Buck Middelweg 18 4196 JH Tricht	Dinsdagavond is een presentatie gegeven over de plannen voor het verbreden van het spoor in Tricht. De stemming was uitermate negatief, waardoor er weinig ruimte overbleef om ook een positief geluid te laten horen. Dit vind ik heel jammer, en ik vind dat er dan ook weinig tijd is besteed aan het verder inhoudelijk bespreken van het idee wat er ligt.	Gemeente/ProRail: Van de mening over de inhoud en het verloop van de avond wordt kennis genomen.  ProRail: Het onderzoeken van een nieuw tracé langs A27 of A2 valt buiten de opdracht van het ministerie van V&W die ProRail nu heeft. Ten aanzien

	<p>Ik ben van mening dat de voorgestelde oplossing, aangevuld met ook een fiets- en voetgangers tunnel in de Nieuwsteeg en de verdere uitwerking van de rondweg goede kansen biedt voor het dorp. Met deze voorzieningen valt die zogenaamde 'tweedeling' van Tricht aardig mee, want die spoorlijn loopt er al heel wat jaren en een lijntje meer gaat die tweedeling niet vergroten, zeker niet als we toch probleemloos van de een naar de andere kant kunnen. Het betekent ook dat je niet langer eindeloos staat te wachten voor een dichte spoorboom. Door de rondweg op een goede manier aan te leggen is het mogelijk het zware vrachtverkeer van Hak en Greefa uit het centrum van het dorp te houden. Omdat er niet langer voor gesloten overwegen gewacht hoeft te worden zullen aanrijtijden voor hulpdiensten verbeteren. Als prorail en de NS daarnaast ook stiller materiaal en materieel in gaan zetten (en dat is zeker mogelijk) dan kan het met de toename van het geluid en de trillingen wellicht meevallen. Geluidsschermen zullen niet tegen te houden zijn, maar we kunnen wel proberen een zo verantwoord mogelijke versie te vinden, die zo min mogelijk ontsierend is. Verder biedt de aanleg van de onderdoorgang op de Lingedijk naast de Linge ook een mooie gelegenheid de Linge meer te 'beleven'. De pentekening laat zelfs de mogelijkheid van een aanlegsteigertje zien.</p> <p>Wat ik niet logisch vind is dat we uitgenodigd worden mee te denken over 'oplossingsrichtingen' terwijl er nadrukkelijk maar over een 'oplossingsrichting' gesproken wordt. Alternatieven als opheffen van de Merwedelijn tussen Beesd en Geldermalsen (de aller goedkoopste oplossing) en het idee van Ad de Graaf over een spoorlijn parallel aan de A27 (of A2) worden in zijn geheel niet meegenomen. Ik zie geen meerwaarde in die enorme tunnel als</p>	<p>van de genoemde alternatieven (spoorlijn langs de A27 of A2 en het opheffen van de Merwedelijn vanaf Beesd) kan wel het volgende worden vermeld.</p> <p>De basisaanpak in Nederland is: zoveel mogelijk met kleine maatregelen de capaciteit van het bestaande spoor vergroten. Dat wil onder meer zeggen: geen nieuwe lijnen meer erbij. Het aanleggen van nieuwe lijnen buiten de bestaande woongebieden is vanuit vervoersoogpunt niet logisch omdat de vervoerder juist de kernen van alle dorpen en steden wil aandoen. Tenslotte zijn dit soort nieuwe verbindingen extreem kostbaar.</p> <p>Het inzetten van bussen vanaf Beesd is een ongewenste oplossing gezien vanuit het spoorvervoer. De kwaliteit voor de reizigers gaat sterk omlaag, omdat dit leidt tot extra overstappen, tijdsverlies en minder comfort. Het betekent per saldo vermindering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, terwijl het streven van de overheid is gericht op verbetering van deze kwaliteit.</p> <p>Het ministerie is het bevoegd gezag wanneer het gaat om het opheffen van spoorverbindingen. Het opheffen van een deel van een spoorlijn, zoals tussen Beesd en Geldermalsen, zou de waarde van de gehele Merwedelijn aantasten. Er zou een hiaat in die lijn ontstaan die afbreuk doet aan de kwaliteit van het spoorwegvervoer. Het laten wegvallen van een dergelijk spoorvak past naar verwachting niet in de beleidslijn die het ministerie voor staat.</p> <p>De genoemde alternatieven bieden geen meerwaarde. Het is niet zinvol deze in de vervolgstudie nader te onderzoeken.</p>
--	--	---

		voorgesteld door de Dorpsraad, dit is een megalomaan project waarbij de kosten op geen enkele manier opwegen tegen het probleem wat je probeert te tackelen. Daarnaast biedt dat het dorp geen kansen de verkeersveiligheid in het dorp te vergroten.	
8.	Ingrid Peters Lingedijk 84 4196 HC Tricht	Maak van Culemborg het kopstation van de Merwede-lijn: van Beesd naar Culemborg is in principe net zo ver, zo niet korter dan van Beesd naar Geldermalsen. Bij Culemborg is aan de kant van de Gamma nog voldoende ruimte om daar een derde perron te maken. Mensen behouden hun aansluiting op de lijn Utrecht-Den Bosch. En er wordt geen dorp (Tricht) doormidden gesneden.	ProRail: Het onderzoeken van een nieuw tracé Beesd-Culemborg valt buiten de opdracht die ProRail nu heeft. De basisaanpak in Nederland is: zoveel mogelijk met kleine maatregelen de capaciteit van het bestaande spoor vergroten. Dat wil onder meer zeggen: geen nieuwe lijnen meer erbij.  Los van de juridische kant (het opheffen van spoorverbindingen is een bevoegdheid van het ministerie) is ook niet duidelijk wat de voordelen van deze oplossing zijn. Met name omdat het begrip “doormidden gesneden” niet concreet wordt gemaakt.  Technisch is het verleggen van het spoor richting Culemborg mogelijk. Hiervoor is zes km nieuw spoor nodig en dient voor drie kruisende wegen een oplossing gevonden te worden. Hierdoor zijn de kosten aanzienlijk hoger dan de huidige oplossing en betekent dit vooral het schuiven van hinder. Overigens zullen de sporen in Tricht ook zonder derde spoor voorzien worden van geluidsschermen.  Verder is de functie die station Geldermalsen als spoorwegknooppunt vervult in het geding. Deze functie zou voor een belangrijk deel worden overgenomen door Culemborg.
9.	Jack Raats Middelweg 3 Tricht	Brandweer/ziekenauto komt over nieuwe voet/fietsbrug en moet de “lingedijktunnel” indraaien. Als er al een brandweerauto onderdoor past, dan zal dit lastig sturen worden vanwege de scherpe bocht die wel of niet gemaakt kan worden. Als er omgereden moet gaan worden via de nieuwe	Gemeente: In de vervolgfase van het onderzoek zal het punt van de bereikbaarheid van Tricht voor hulpdiensten nadrukkelijk worden bekeken. Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de plannen is dat de bereikbaarheid van Tricht binnen de geldende normen voldoende kan worden gegarandeerd. Of het aanbrengen van een voet/fietsbrug aan de westzijde van de spoorbrug over

		<p>“rondwegonderdoorgang” dan vrees ik dat dit een behoorlijk langere aanrijdtijd gaat geven. Als dit probleem inderdaad bestaat is een mogelijk (die m.i. nog enigszins betaalbaar is) oplossing om aan de westkant een soortgelijke voet/fietsbrug als nu aan de oostkant te bouwen</p>	<p>de Linge hiervoor noodzakelijk is, is op dit moment niet te zeggen.</p>
10.	<p>Marga Robesin Lingedijk 148a 4196 HE Tricht</p>	<p>De voorzieningen/kunstwerken die in Tricht moeten worden aangelegd om de spoorverbinding Beesd – Geldermalsen bij verhoging van de gebruiksfrequentie van het traject Utrecht – Den Bosch in stand te houden, komen neer op het schieten met een kanon op een mug. Het college van b. en w. wordt gevraagd – in overleg met Prorail, Arriva en de minister van Infrastructuur - de volgende mogelijke alternatieven serieus én grondig én tijdig te onderzoeken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. verleggen van de spoorverbinding Beesd Geldermalsen naar Beesd / Culemborg. In Culemborg zou mogelijk een kopstation of /perron kunnen worden gemaakt, zodat het traject Utrecht / Den Bosch niet wordt gehinderd.</li> <li>2. de spoorverbinding Beesd – Geldermalsen te vervangen door een (electrische) busverbinding Beesd – Geldermalsen.</li> </ol> <p>Mevrouw Robesin is inwoner van Tricht en vrijwel dagelijks reiziger op het traject Utrecht – Geldermalsen en regelmatig op het traject Geldermalsen – Dordrecht.</p>	<p>Verwezen wordt naar de antwoorden onder punt 7 en 8.</p>
11.	<p>Jan de Rooij en Ellie Liebrechts Lingedijk 49 4196 HA Tricht</p>	<p>In een brief aan b. en w. en de leden van de raad wordt aangedrongen op besef dat het gaat om een cruciale fase in het proces, waarin belangrijke keuzes worden gemaakt. Varianten die nu afvallen zullen later niet meer in het proces worden betrokken.</p> <p>Verzocht wordt het afbuigen van de Merwedelingelijn naar Culemborg en het laten eindigen van deze lijn in Beesd nader te onderzoeken.</p> <p>Mochten deze oplossingen niet haalbaar zijn dan wordt aangedrongen op langzaam verkeersverbindingen ter plaatse</p>	<p>Gemeente: De gemeente is zich bewust van het belang van de huidige fase van het project. Voor de gemeente is uitgangspunt dat eventuele alternatieven op voorhand kansrijk moeten zijn. Wanneer van te voren duidelijk is dat de mogelijke oplossingen niet in verhouding staan tot de omvang van het probleem of de nadelen ervan op geen enkele wijze opwegen tegen de voordelen, is nader onderzoek niet zinvol.</p> <p>Verwezen wordt naar de antwoorden onder punt 7 en 8. Het verbinden van beide delen van Tricht op elkaar door middel van slechts</p>

		van de Lingedijk en de Nieuwsteeg en een rondweg te noorden van Tricht. Ongelijkvloerse kruisingen voor autoverkeer in het dorp zijn ongewenst vanwege het ruimtebeslag.	één autoverbinding in de vorm van een rondweg is onvoldoende. Hiermee wordt Tricht in sterke mate in twee delen gescheiden en wordt veel "omrijverkeer" geïntroduceert.
12.	R.M. Sittelaar Nieuwsteeg 25 4196 Ak Tricht	In een brief aan b. en w. worden een aantal vragen gesteld, waarvan onderstaand een samenvatting is opgenomen; <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Welke deel name heeft de gemeente Geldermalsen aan het project Merwede Lingelijn?</li> <li>b. Het bestemmingsplan bij de Lingebrug liet de aanleg van een derde spoorniet toe. Is dat nog steeds zo?</li> <li>c. Weinig aandacht voor alternatieven, zoals een nieuwe spoorlijn langs de A27.</li> <li>d. Hoe komen de gegevens over de geluidhinder tot stand? Er is nooit gemeten.</li> <li>e. De geluidshinder is acceptabel. Schermen zijn vanwege de visuele hinder ongewenst. Treinen worden steeds stiller. Is daar al rekening mee gehouden?</li> </ul>	Gemeente: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. De gemeente Geldermalsen heeft zich via een samenwerkingsovereenkomst verbonden met de andere gemeenten aan de Merwede Lingelijn en de provincie Zuid-Holland met als doel het in stand houden en verbeteren van deze spoorlijn. De verbeteringen in onze gemeente betreffen voorzieningen op en in de omgeving van station Beesd en in mindere mate op station Geldermalsen. De gemeentelijke bijdrage in het project ligt in de orde van grootte van een half miljoen euro.</li> <li>b. Het bestemmingsplan is intussen niet gewijzigd.</li> <li>c. Verwezen wordt naar het antwoord onder punt 7.</li> <li>d. De geluidsgegevens komen tot stand volgens de normen van de Wet Geluidhinder. Dit houdt in dat de geluidsbelasting op grond van berekeningen en niet op basis van metingen wordt vastgesteld.</li> <li>e. In de geluidsberekeningen wordt rekening gehouden met ontwikkelingen bij de geluidsbronnen (treinen). Uitgangspunt van de Wet Geluidhinder is in de eerste plaats het geluid van de bron zoveel mogelijk te minimaliseren en pas daarna aanvullende maatregelen te nemen in het overdrachtsgebied (geluidschermen) of bij de ontvanger (woningisolatie)</li> </ul>

**Beantwoording vragen waarop tijdens de informatieavond Vrijleggen MerwedeLingelijn op 12 oktober niet of beperkt is gereageerd.**

	Vraag	Antwoord
21.	<b>Zaal:</b> s.v.p. een rondweg gelijk laten aansluiten op de Rijksweg.	Gemeente: In de vervolgstudie zal moeten worden bekeken hoe de rondweg het best kan aansluiten op het bestaande wegennet. Belangrijk daarbij is dat de rondweg zijn functie als verbindingweg tussen beide delen van Tricht kan vervullen, maar ook dat de bestaande wegen binnen Tricht niet onevenredig zwaar worden belast.
22.	<b>Zaal:</b> Wanneer wordt gedacht aan een rondweg, dan moet de gemeente ook een visie hebben op toekomstige woningbouwontwikkelingen in en rond Tricht. Met zo'n rondweg ontstaan er gebieden waarbinnen woningbouw aantrekkelijk wordt. Willen we dat?	Gemeente: De rondweg wordt gepresenteerd om de problematiek van de spoorovergangen te kunnen oplossen. De rondweg bindt inderdaad in de (verre) toekomst kansen voor ontwikkelingen het gebied van woningbouw. Op dit moment is daar echter geen sprake van. Binnen de gemeente zijn er tot 2019 ruim voldoende bouwlocaties om aan de vraag te kunnen voldoen. De rondweg moet daarom worden gezien als een verkeersoplossing voor Tricht en niet als onderdeel van bredere bouwontwikkeling.
23.	<b>Zaal:</b> Waarom wordt er niet parallel aan de A27 een spoorlijn aangelegd die (toekomstig) goederenvervoer uit b.v. Amsterdam kan afwikkelen en tegelijk de verbinding tot Dordrecht kan faciliteren i.p.v. de MLL? Kijk breder dan alleen naar Tricht.	Zie het antwoord op vraag 7
24.	<b>Zaal:</b> Wat zijn de prognoses voor het goederenvervoer?	Prorail: De prognose goederentreinen t.h.v. Geldermalsen in 2020 (uit het voorkeursbesluit van het kabinet): twee goederenpaden per uur per richting. Dit betekent dat er in de dienstregeling rekening is gehouden met in totaal vier goederentreinen per uur. Op dit moment zijn er ook al twee goederenpaden per uur per richting. In de praktijk worden nu niet alle goederenpaden benut. Er rijden gemiddeld overdag dus minder dan vier goederentreinen per uur. In de onderzoeken voor PHS is een prognose opgenomen voor het aantal goederentreinen dat op de lange termijn via Tricht zal rijden. In deze schatting gaat het om tussen de 30 en de 52 treinen per dag in (beide richtingen samen genomen).

**Schriftelijke reacties naar aanleiding van de informatieavond Vrijleggen MerwedeLingeLijn d.d. 12 oktober 2010 die bij brief van 11 november 2010 door de Dorpsraad Tricht aan de gemeente zijn toegezonden.**

Het gaat hierbij om een 25-tal schriftelijke reacties die na de infoavond zijn ingediend bij de dorpsraad. In de door de dorpsraad aangeboden bundel zijn de naam- en adresgegevens van de indieners weggelaten. Ten aanzien van de reacties is nagegaan in hoeverre ze inhoudelijke vragen, opmerkingen of voorstellen bevatten, die nieuw zijn ten opzichte van de eerder bij de gemeente ingediende reacties. Alleen die nieuwe reacties zijn in onderstaand overzicht opgenomen. Voor het overige wordt verwezen naar de reacties en antwoorden in de hiervoor opgenomen overzichten.

	Vraag/reactie	Antwoord
31.	Aandacht wordt gevraagd voor de verkeersstructuur in en rond Tricht wanneer er ongelijkvloerse spoor kruisingen worden gerealiseerd. Daarbij wordt bijzondere aandacht gevraagd voor het vrachtverkeer. Het wordt als ongewenst gezien als bestaande (woon-) straten worden belast met extra veel of extra zwaar verkeer.	Gemeente: In de fase verkenningfase is onderkend dat dit aspect van groot belang is en dat nader onderzoek moet plaatsvinden. In de komende planstudiefase zal een verkeerstudie worden uitgevoerd waarin wordt onderzocht op welke wijze de verkeersafwikkeling in en rond Tricht in de nieuwe situatie het meest optimaal kan plaatsvinden. Ook de afwikkeling van het vrachtverkeer zal hierbij nadrukkelijk aandacht krijgen. Op basis hiervan zal een keuze moeten worden gemaakt over de aansluiting van de nieuwe spoor kruisingen op het bestaande wegennet van Tricht.
32	Maak een verkeersverbinding tussen de westzijde van Tricht en de provinciale weg N 327.	Gemeente: Deze suggestie zal als te onderzoeken variant worden meegenomen in de verkeerstudie genoemd in punt 31.
33.	Zijn de aanrijtijden voor de hulpdiensten in de voorgestelde wegenstructuur voldoende?	Gemeente: In de verkenningfase zijn de hulpdiensten nog niet betrokken geweest, aangezien de verkenningstudie bedoeld was om een eerste inventarisatie te maken van mogelijkheden en onmogelijkheden voor ongelijkvloerse spoor kruisingen in Tricht. In de komende planstudiefase zullen de hulpdiensten bij de plannen worden betrokken. De aanrijtijden voor de hulpdienst zijn voor de uiteindelijke oplossingen een belangrijk aandachtspunt.
34.	Voorgesteld wordt de Merwede Lingelijn (MLL) via een nieuw tracé buiten Tricht om te leiden.	Prorail: Een nieuw tracé voor de MLL buiten Tricht om, waarbij station Geldermalsen het eindstation blijft, is een zeer ingrijpende oplossing met een lastige inpassing. Gezien de ligging van station Geldermalsen en opzichte van de Linge en Tricht en

		<p>de aanwezige bebouwing in de omgeving, moet een dergelijk nieuw tracé als onhaalbaar worden gezien. De enige manier om de MLL buiten Tricht om te leiden is verleggen van het eindstation van de MLL van station Geldermalsen naar station Culemborg.</p> <p>Voor deze suggestie wordt verwezen naar het antwoord bij punt 8.</p>
35.	In de pers wordt gesproken over intensivering van de MLL. Gaan op deze lijn ook meer treinen rijden?	<p>Gemeente: Op het traject tussen Dordrecht en Gorinchem gaan de treinen in 2012 met een hogere frequentie rijden. Hiervoor worden op dit traject aanpassingen aan het spoor gedaan. Op het traject Gorinchem – Geldermalsen blijft de frequentie ongewijzigd. Op dit gedeelte bleven de sporen onveranderd en worden alleen verbeteringen aan en rond de stations gerealiseerd.</p>
36.	Is het mogelijk om de treinen ter hoogte van Tricht langzamer te laten rijden? Bijvoorbeeld maximaal 50 km/uur. Hierdoor zou geluidhinder kunnen worden beperkt en is het niet nodig om geluidschermen te bouwen.	<p>Prorail: De spooruitbreiding heeft als doel de capaciteit van het spoorstelsel uit te breiden. Een snelheidsbeperking is strijdig hiermee want dat kost capaciteit. In de studie zal onderzocht op welke wijze de geluidsoverlast beperkt kan worden. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar geluidsschermen maar ook naar andere methoden zoals raildempers.</p>
37.	Aandacht wordt gevraagd voor trillinghinder van het spoorverkeer. Zijn er normen waaraan de treinen moeten voldoen?	<p>Prorail: Er bestaat geen wettelijke normering voor trillingen. Vanuit de rijksoverheid wordt momenteel onderzocht of hiervoor wetgeving ontwikkeld moet worden. ProRail gebruikt standaard de SBR-normering als kader om schade en hinder als gevolg van trillingen te vermijden.</p>
38.	Zorgen over aantasting van het eigen karakter van Tricht door de nieuwe spoor kruising bij de Lingedijk en de aanleg van een rondweg	<p>Gemeente: Het is onvermijdelijk dat nieuwe ongelijkvloerse spoor kruisingen in Tricht merkbaar en zichtbaar zullen zijn. Door de kruisingen als tunnel en niet als viaduct uit te voeren wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de gebouwde omgeving en het omringende landschap. Bij uitwerking van de plannen voor de spoor kruisingen kan – mede in overleg met de omwonenden – worden gezocht naar de meest optimale inpassing van de aan te leggen voorzieningen.</p>