

Memorandum Spoortrillingen Vught

Vught, 6 december 2015

aan:
de minister van Infrastructuur en Milieu
Provincie Noord-Brabant
Gemeente Vught

cc:
ProRail
Arcadis

Inleiding

In het kader van het spoorproject PHS Meteren-Boxtel wordt de spoorse infrastructuur door Vught aangepast en uitgebreid met het doel meer treinen, en dan met name goederentreinen, te kunnen accommoderen. Deze beoogde intensivering van het spoortraject is een risico voor de leefbaarheid in Vught. In de Milieueffectrapportage (MER) en het Tracébesluit (TB) zal daar de nodige aandacht aan worden besteed, waar nodig leidend tot maatregelen. Voor het leefbaarheidsaspect trillingen zijn de kennis, de onderzoeksmethoden en de maatregeltoepassing nog sterk in ontwikkeling. Dit betekent dat de opstellers van de MER/TB op bepaalde punten niet kunnen terugvallen op een gestandaardiseerde aanpak. Om de kans te vergroten dat bij de totstandkoming van MER/TB het onderwerp trillingen in breedte en diepte voldoende wordt behandeld met inachtneming van de specifieke eigenschappen van de situatie Vught, richten de omwoners, verenigd in Samen voor Vught, zich middels dit memorandum tot de opstellers van de MER/TB: het ministerie van I&M, de Provincie Noord-Brabant, de Gemeente Vught, ProRail en Arcadis.

Dit memorandum is het resultaat van een bewonersavond op 22 oktober 2015 te Vught, georganiseerd door Samen voor Vught. Op deze bewonersavond hebben de bezoekers o.a. kennis genomen van een "hoorcollege" van Arnold Koopman van Level Acoustics & Vibration over de State of the Art op het gebied van spoortrillingen. Op grond van het daar besprokene is dit memo door Arnold Koopman inhoudelijk voorbereid.

Doel van dit memorandum

- vastleggen van wat op dit moment door de inwoners van Vught wordt gezien als belangrijke aandachtspunten voor de MER/OTB
- uitnodigen tot communicatie tussen inwoners van Vught en de opstellers MER/OTB reeds in de onderzoeksfase
- instrumenteel maken van de zorgen en onrust bij de inwoners van Vught
- vastleggen van een kader als referentie voor het verdere proces

Wat wij belangrijk vinden

De volgende punten, gebundeld in 4 groepen, dienen volgens ons bijzondere aandacht te krijgen. Waar van toepassing, hebben we over een punt ook een stelling ingenomen.

A. Scope van het MER/OTB onderzoek

- Referentie en toename: cumulatie van projecten
In Vught is rond 2000 het spoor uitgebreid van 2 naar 3 sporen. Rond 2011 is er

in het kader van de aanleg Rondweg Den Bosch een spoorviaduct aangelegd. Met name de komst van het viaduct heeft tot klachten over trillingshinder geleid. De Beleidsregel Trillingshinder Spoor (Bts) heeft als belangrijke beoordelingsgrootheid de toename van het trillingsniveau, waarbij cumulatie over projecten in rekening dient te worden gebracht. Hoewel de aanleg van de Rondweg van voor de eerste publicatie van de Bts is stellen wij ons op het standpunt dat het jaar voor de aanleg van het viaduct als referentiejaar voor Vught dient te worden aangewezen, mede omdat bij de aanleg van het viaduct geen trillingsonderzoek heeft plaatsgevonden.

- Laagfrequentgeluid

Bij de aanleg van ondergrondse railinfra wordt, naast trillingen, ook door trillingen afgestraald laagfrequent geluid onderzocht en beoordeeld. Voor landelijk rail is dat voor het eerst gedaan bij de aanleg van de Willemsspoortunnel in Rotterdam. Intussen is duidelijk geworden dat ook in situaties waar het spoor niet geheel ondergronds maar wel uit zicht, zoals in een verdiepte bak, is gelegen, hinder van laagfrequent geluid wordt gerapporteerd. Wij zijn van mening dat voor de voorziene verdiepte bak in dit project ook onderzoek wordt gedaan naar laagfrequent geluid en indien nodig maatregelen worden opgenomen in de MER/TB.

- Cumulatie met geluid

Vught ligt in een dubbele vork, een vork van snelwegen en een vork van spoorwegen, en bepaalde plekken in de gemeente zijn daardoor bovengemiddeld geluidbelast. Daar komt een belasting van spoortrillingen bij waarvan te verwachten is dat deze zonder maatregelen door het project zal toenemen. De cumulatie van geluid en trillingen als moderator op hinder is recentelijk meer in beeld gekomen door onderzoeken naar trillingshinder. Maar reeds in 2012 heeft de minister, in haar antwoord op ingediende zienswijzen op de Nota van Uitgangspunten van dit project, gesteld dat cumulatie/interactie van geluid en trillingen in de MER/TB onderzocht zal worden. Wij gaan er dus van uit dat dit onderzoek inderdaad plaatsvindt.

- Beoordelen als locatie in langdurige transitie

In de afgelopen 2 decennia zijn de inwoners van Vught vaak geconfronteerd met aanpassingen aan het spoor: hetzij in een planfase, hetzij in een uitvoeringsfase. Dit zal de komende jaren nog doorgaan. Steeds houden de aanpassingen een risico in zich van toename van geluid- en trillingsbelasting. Vanuit de optiek van hinderbeleving is er in Vught in zekere zin sprake van een *langdurige* transitiefase. In een transitiefase is de kans op hinder en ernstige hinder groter. Dit blijkt o.a. uit een hinderonderzoek dat in 2013 door TNO in Vught is uitgevoerd. Door TNO werd Vught gekenschetst als een omgeving in transitie (in verband met de spoorplannen) en de onderzoeksvraag die TNO zich stelde was of de hinderbeleving van verkeerslawaaai inderdaad hoger is dan elders (bij gelijke geluidbelasting). De resultaten van het onderzoek bleken dit te onderschrijven, en in bijzonder sterke mate.

Omdat Vught schier permanent in transitie is, en de hinder onder de inwoners hierdoor langdurig op een verhoogd niveau ligt, stellen wij ons op het standpunt dat Vught als zodanig moet worden beoordeeld.

- Vervangend spoor

Indien wordt gekozen voor de variant waarbij een vervangend spoor wordt aangelegd (variant V3) zal dit spoor dermate lang in gebruik zijn, naar men nu verwacht 5 jaar, dat de impact op de omgeving hiervan, voor o.a. geluid- en trillingsbelasting, moet worden onderzocht, beoordeeld en, indien nodig, gemitigeerd als ware het permanent spoor.

- Focus op goederentreinen

Het belangrijkste gevolg van dit project is een intensivering van het goederenvervoer door Vught. Volgens het RIVM onderzoek "Wonen langs het spoor" wordt juist goederenvervoer als hinderlijk ervaren, veel meer dan reizigersvervoer. Het is dus belangrijk dat bij het trillingsonderzoek en de afweging van maatregelen de focus geheel ligt op goederenvervoer. Bij metingen en berekeningen dient steeds de vraag centraal te staan wat de relevantie is voor goederenvervoer als trillingsbron.

- Schade en hinder vanwege bouwfase

Ook de bouwfase kan tot trillingshinder leiden, en tot schade aan omliggende panden. Dit wordt in de praktijk niet zozeer in de MER/TB onderzocht als wel afgedekt in de contracten met de uitvoerders. De praktijk wijst uit dat dit in de praktijk niet goed werkt: de verantwoordelijkheid die contractueel bij de aannemer wordt gelegd wordt door deze partij niet altijd opgepakt en dat wordt door de opdrachtgever vervolgens niet goed bewaakt. Zo wordt trillingsmonitoring vaak aan de aannemer overgelaten (waarmee het een slager is geworden die zijn eigen vlees mag keuren). Wij wensen dat monitoring plaats vindt in opdracht van ProRail ipv de aannemer.

B. Uitvoering van het onderzoek

Bij de volgende onderzoeksaspecten is er sprake van kennishiaten, kennisontwikkeling en ongelijkheid in kennis tussen ir-bureaus en willen wij scherp in de gaten houden of in dit project de state-of-the-art wordt toegepast.

- Onderbouwde keuze van woningselectie van de nulmeting, met aandacht voor gebouwconstructie en bodemcondities.
- Betrouwbaarheid van prognoses, waarbij van een gekozen aanpak de onzekerheden kwantitatief worden gemaakt.
- Beoordeling en keuze te onderzoeken maatregelen.
Indien blijkt dat geaccepteerde maatregelen niet doelmatig zijn, terwijl er wel maatregelen zijn die mogelijk wel doelmatig zijn maar nog onvoldoende beproefd of om andere redenen nog niet toegelaten, wensen wij dat actief de mogelijkheid wordt onderzocht om Vught voor een maatregelpilot in te zetten. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan nachtelijke snelheidsbeperkingen die bijvoorbeeld worden gehandhaafd met snelheidsmeetposten.
- Doelmatigheidsafweging maatregelen.
De Bts eist een doelmatigheidsafweging voor trillingsmaatregelen, maar de invulling daarvan is nog geen vaststaande praktijk. Wij willen scherp in de gaten houden hoe wordt omgegaan met de volgende aspecten daarvan:
 - de gekozen afwegingsmethode
 - de beprijzing van maatregelen: wat wordt wel en wat wordt niet meegenomen?
 - de beoordeling van de impact: gedetailleerde hindercontouren en de verplaatsingen daarvan
 - de batenberekening: wij vinden dat niet alleen een Bts-grenswaarde maar ook een reductie in aantallen gehinderden en ook de baten voor ProRail dienen te worden meegewogen
 - de afweging bij niet geheel halen grenswaarde
 Verder vinden wij dat bij de maatregelafweging serieus moet worden gekeken naar de volgende opties:
 - de nachtelijke goederentreinen begrenzen op 40 km/uur
 - bouwkundige maatregelen aan woningen, in samenspraak met bewoners te ontwerpen (cocreation)
 - trillingsarm bouwen

Procesvoorstel

Ten einde de kans te vergroten dat met onze wensen voldoende rekening wordt gehouden, en om zorgen en onrust onder de omwonenden verder te kunnen wegnemen, zien wij graag een actievere rol van de omgeving bij de totstandkoming van de MER/TB. Wij stellen hiervoor de volgende twee onderdelen voor.

- Overleg aan begin en eind van elk van de onderzoeksstappen (trillingsonderzoek, maatregelonderzoek, maatregelafweging), met een vertegenwoordiging van de omwonenden en/of een ombudsman.
- "Cocreation" van gebouwmaatregelen, waarbij betreffende woningeigenaren en/of gebouwbeheerders samen met het ir-bureau naar bouwkundige aanpassingen zoeken.

Graag vernemen wij uw reactie.

Samen voor Vught