

Alle MER- vragen en zorgpunten van Vughtse bewoners inzake PHS Meteren-Boxtel incl goederenherrotering.

1. Geluid

- De MER wordt in 2016 afgerond. Op dit moment wordt er rekening mee gehouden dat de spooruitbreiding in 2024 wordt afgerond! Vanaf dat moment krijgen wij te maken met een sterke toename van de geluidsoverlast op het spoor. Hoeveel ernstige hinder vindt men acceptabel en waarop is deze grens gebaseerd? Wordt er bij het vaststellen van deze grens ook nog rekening gehouden met:
 - Nieuwe inzichten met betrekking tot schadelijke effecten van geluidshinder op de gezondheid
 - Nieuwe Europese wetgeving/richtlijnen omgevingslawaai die te verwachten zijn voor het einde van de bouwperiode (2024).
 - De landelijke/politieke ambitie om elke 5 jaar strengere regels te hanteren voor geluidsoverlast?
- Op grond van artikel 11.11 en 11.14 van de Wet milieubeheer heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, op 14 januari 2014, het Actieplan omgevingslawaai voor druk bereden Spoorwegen, periode 2013-2018 vastgesteld. Hierin wordt o.a. gesteld dat bij het wijzigen van hoofdspoorwegen er structureel rekening wordt gehouden met het geluid van de hoofdspoorweg. Maatregelen die getroffen kunnen worden bestaan hoofdzakelijk uit stillere spoorconstructies en geluidsschermen, eventueel aangevuld met het isoleren van woningen. Verder wordt er gesteld: "Bij nieuwe aanleg van een hoofdspoorweg moet er naar worden gestreefd om het geluid op de omliggende geluidsgevoelige objecten (woningen, scholen, e.d.) niet boven de voorkeurswaarde van 55 dB te laten uitkomen." Dit is volgens een Europese richtlijn 15 dB boven de grens voor ernstige hinder!
De huidige geluidskaart van Vught laat zien dat er voor sommige inwoners nu al sprake is van zeer ernstige overlast (gehinderden + ernstig gehinderden) en dat de waarden ruim boven de 55dB uitkomen. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit aantal sterk zal toenemen. Welke maatregelen gaan genomen worden om dit aantal **niet** te laten stijgen c.q. te laten dalen en hoe worden de varianten tegen elkaar afgewogen?
- Het RIVM heeft recentelijk onderzoek gedaan naar het effect van wonen langs het spoor op de gezondheid van de bewoners. Worden de conclusies van dit onderzoek meegenomen bij het bepalen van wat aanvaardbaar is? Is het duidelijk wat de gevolgen op de gezondheid van de bewoners zal zijn bij een toename van de geluidsoverlast en een toename van de verstoring van de nachtrust? Zo, ja wat is deze en wordt dit dan aanvaardbaar geacht? Zo, nee wordt dit dan nog verder onderzocht? Is het bekend wat de kosten zullen zijn van deze aantasting op de gezondheid?
- Is het te voorzien dat de GPP's voor Vught gaan wijzigen en hoe wordt er bepaald welke nieuwe GPP's aanvaardbaar zijn voor de huidige bewoners die door de uitbreiding en intensivering van het spoor waarschijnlijk te maken gaan krijgen met een enorme toename van geluidshinder? Is er op enige wijze inspraak van de huidige bewoners op de vaststelling van deze nieuwe GPP's?

- In Vught, met name Vught-Noord, is er een stapeling van geluidsoverlast, 4 sporen met intensief goederenverkeer, de A2 en A65? Wordt er bij de bepaling van de GPP's rekening gehouden met deze verschillende geluidsbronnen?
- Het bepalen van de geluidproductieplafonds (GPPs) en de geluidsbelasting van de woningen wordt gedaan middels berekeningen. Deze berekeningen worden niet geverifieerd middels controle metingen. Het RIVM voert steekproefsgewijs verificatie metingen uit. Zijn deze in het verleden uitgevoerd in Vught en wat waren hiervan de resultaten? Worden deze (eventuele) metingen meegenomen bij het bepalen van de juiste maatregelen tegen de geluidsoverlast?
- Gezien de te verwachten grote toename van de geluidsbelasting op de woningen direct langs het spoor is de vraag van bewoners om een nulmeting voor aanvang van de bouwwerkzaamheden en een controle meting na het realiseren van de spooruitbreiding? Met name de huidige en de te verwachten geluidsbelasting op de slaapvertrekken van de woningen direct langs het spoor dienen te worden gemeten. Dit geldt evenzeer voor woningen achter de eerste lijnsbebouwing, want sommige worden na realisatie eerstelijns.
- Bij het bepalen van de "dosis effect relatie" wordt uitgegaan van enquêtes van de omgeving. Hoe actueel zijn deze gegevens? Op dit moment rijden er 's-avonds niet veel treinen door Vught. Dit wordt in de nieuwe situatie heel anders. Hoe wordt er dan bepaald hoeveel slaapgestoorden er zullen zijn en wat wordt aanvaardbaar geacht?
- Feitelijk wordt er dwars door Vught een Betuwelijn aangelegd. Hoeveel mensen wonen er op dit moment langs de huidige Betuwelijn op een afstand van 10, 20 en 30 meter tot het spoor? Wat is de gezondheid situatie van deze mensen? Wat is de geluidsbelasting van het spoor op de woning van deze mensen? Welke norm wordt er gehanteerd voor deze woningen en hoe verhoudt deze norm zich tot de laatste inzichten mbt gezondheidsrisico's?
- Waar ligt de grens tussen amoveren en compenseren?
- Wat zijn de plannen om geluidsaanpak integraal onderdeel te laten zijn van een "programma aanpak" om zo de geldstromen te bundelen en te garanderen dat er voldoende geld beschikbaar is voor de benodigde maatregelen tegen geluidsoverlast, ook in het zuidelijk deel van Vught?
- Welke geluidsoverlast is er te verwachten tijdens de bouwwerkzaamheden en welke maatregelen gaan er genomen worden om overlast te voorkomen c.q. te verminderen?
- In Vught-Zuid wordt er in de huidige plannen niet voorzien in een doorlopend geluidsscherm. Wat is het te verwachten effect op de overlast/gezondheid van de bewoners in Vught-Zuid van de "gaten" in de geluidschermen. Welke maatregelen gaan er genomen worden om deze effecten te verminderen?
- Wat is het effect van de verdiepte ligging op het GPP in het centrum van Vught?
- Bij uitvoering van V3-variant zal de afstand van de woningen in Vught-Noord tot de spoorlijnen zeer gering worden. Dit geldt voor beide zijden van het spoor. Een vergelijkbare situatie in Dordrecht resulteerde in 2012 in een motie waardoor er 11 mln. Euro ter beschikking werd gesteld voor de eerste maatregelen. Deze motie werd in de Tweede Kamer aangenomen. De goederentreinen die nu door Dordrecht rijden komen straks door Vught. Met andere woorden, Vught wordt straks geconfronteerd met vergelijkbare problemen als die van Dordrecht.
Wordt er voor de situatie in Vught gekeken naar extra financiële middelen om deze situatie bij voorbaat te voorkomen? Indien na beëindiging van de bouwwerkzaamheden blijkt dat de

overlast groter is dan berekend, is er dan budget beschikbaar om deze alsnog op te verminderen? Wat is de ervaring uit eerdere projecten; hoe groot zou zo'n budget moeten zijn?

- Op grond van de nieuwe geluidswet (Swung) zijn de zogenaamde Geluidsproductieplafonds de norm voor het maximaal aantal en soort treinen dat per dag, per avond en nacht op een traject mag passeren. De geluidsproductieplafonds in Nederland zijn bepaald aan de hand van geluidmetingen in de jaren 2006, 2007 en 2008. Met het gemiddelde over die jaren + 1,5 dB 'werkruimte' zijn geluidsproductieplafonds voor ieder traject bepaald. N.B. Deze werkruimte van 1,5dB staat voor 40% meer geluid dan de huidige situatie!

De hoogte van de geluidsproductieplafonds zijn dus rechtstreeks het gevolg van de hoeveelheid geproduceerd geluid van de treinen die in de drie genoemde meetjaren hebben gereden. Dit betekent dat bewoners langs trajecten waar in die jaren het modernste materieel reed nu en in de toekomst beter af zijn of anders gezegd een betere bescherming genieten door een lager bepaald geluidsproductieplafond dan bewoners langs trajecten waar in die jaren (of één daarvan) oud en lawaaiig materieel reed.

Als bewoners zien we dagelijks de treinen op het traject Den Bosch- Boxtel. Wij constateren dat in de jaren 2006, 2007 en 2008, juist de meetjaren van het geluidsproductieplafond, NS het oudste materieel, zeker voor de sprinters in Brabant heeft ingezet (en nu nog). Nieuwe sprinters zag en zie je vooral op andere trajecten dan het traject in Vught.

1. Kunt u een overzicht geven welk soort materieel NS in de jaren 2006, 2007 en 2008 heeft ingezet op het spoorverbindingen in Vught en Boxtel?
2. Kunt u duidelijk maken in welk mate dit NS-materieel afweek van andere spoorverbindingen in Nederland?
3. Kunt u duidelijk maken in hoeverre de goederentreinen in genoemde jaren afweken van andere trajecten in Nederland? Welke verschillen heeft dit opgeleverd voor het bepalen van de geluidsproductieplafonds en die in Vught in het bijzonder?
4. Welke maatregelen treft u als blijkt dat het treinverkeer meer geluid produceert dan de norm?
5. Welke ander maatregelen heeft u daarvoor ook overwogen?
6. Kunnen bewoners nu al de rapporten krijgen over de handhaving van de geluidsproductieplafond?

2. Gevolgen van aanleg vierde spoor op omgeving

- Externe veiligheid:
Hoe wordt geborgd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de veiligste route gaat, zijnde de Betuweroute?
Wat is ontsporingsrisico ter hoogte van de Loonsebaan / bocht voor de verschillende typen treinen?
Hoe wordt de toegang tot het 4 sporige spoortrace geborgd voor hulpdiensten bij calamiteiten?
Wat is het mogelijke gezondheidsrisico bij toepassing van toekomstige verhoogde bovenleiding spanning (25kV) dicht bij de huizen?

Welke voordelen zijn er om de spoordijk 1 a 2 meter af te graven (o.a. lichtinval, gevoel veiligheid)?

- Trillingen:

Hoe wordt voorkomen dat maatregelen om trillingen tegen te gaan niet worden uitgevoerd vanwege het doelmatigheidscriterium (47K per woning)?

Welke trillingsmaatregelen worden genomen? Welke trillingsmaatregelen zouden toepasbaar zijn? Welke innovaties zijn mogelijk om trillingen tot een minimum te beperken? Welke innovaties worden er in het buitenland toegepast? Welke zouden toepasbaar zijn bij de 4 sporen?

Hoe worden raillassen in de bochten en dichtbewoonde trajecten voorkomen? Deze geven extreem veel geluids- en trillingen hinder. Welke snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden genomen overlast van trillingen te voorkomen/ te verminderen? Zal snelheidsreductie tot 80 km (of minder) effectief zijn?

- Geluid:

Welke afname van geluidsbelasting is te verwachten door de toepassing van nieuw materieel?

Hoe borgen we dat het stilste materieel over een van drukste trajecten van Nederland gaat?

Welk soort geluidsschermen biedt de beste bescherming tegen uitstralend geluid, specifiek voor een brede 4 sporen situatie? Welke referenties zijn er al op dit vlak? En hoe wordt geborgd dat het geluid zo veel mogelijk binnen het bed blijft?

Welke methoden van lokale geluidsabsorptie zijn toe te passen zodat met minder hoge geluidsschermen gewerkt kan worden? En kunnen innovaties toegepast worden tijdens de uitvoering?

Welke snelheidsbeperkende maatregelen kunnen genomen worden om geluidsoverlast te verminderen? Zal snelheidsreductie tot 80 km (of minder) effectief zijn?

Wat zijn de huidige waarden voor trillingen en geluid en andere omgevingsoverlast (werkelijke waarden obv metingen)? Wat is de norm hiervoor? Hoe wordt geborgd dat er geen toename is van het werkelijke niveau in de nieuwe situatie?

Hoe wordt geborgd dat de lichtinval in de woningen bij geluidsschermen gemaximaliseerd wordt? En niet wordt wegbezuinigd?

- Uitvoering bouw:

Welke mogelijkheden zijn er om compacter te bouwen? Zowel voor de ligging van de sporen als voor het totale breedte ruimtebeslag van het tracé.

Hoe wordt geborgd dat er budget naar rato beschikbaar is en blijft voor het 4 sporige deel vanaf Postweg tot het begin van de verdiepte ligging? Dit in het kader van te verwachten tegenvallers bij de realisatie van de verdiepte ligging.

Hoe is de aansprakelijkheid geregeld na oplevering wanneer normen worden overschreden?

- Tunnel Loonsebaan:
Welke alternatieven zijn er mogelijk voor deze fietsverbinding (eroverheen, parallel aan het spoor dalen, doorsteek op een andere plek)? Welke maatregelen kunnen genomen worden om een sociaal veilige fietsverbinding te maken, waarbij parallel aan het spoor wordt gedaald? Hoe verhoudt zich dat met de plannen van de Fietsersbond voor de aanleg van fietssnelwegen?
Hoe wordt de bereikbaarheid door hulpdiensten zo geborgd dat de aanrijtijden gelijk blijven of verbeteren?
Welke maximale hellingshoek mag worden toegepast in een haakse verbinding? Wat is de gewenste hellingshoek?
Hoe wordt het fiets- en autoverkeer ontvlochten in de aanloop naar de tunnel? Wat zijn de kosten voor deze tunnel?

- Sociale veiligheid:
Hoe wordt verloedering van de tunneldoorgang voorkomen in de toekomst?

- Tijdelijke maatregelen:

Hoe is het gebruik van het tijdelijke spoor in v3 te verkorten?

Hoe wordt geborgd dat de overlast voor geluid en trillingen niet hoger wordt dan de huidige werkelijke waarde (nulmeting) in de situatie met tijdelijk spoor?

Hoe is de bouwtijd te verkorten? Welke fasering wordt aangebracht? En wat betekent dat op voordeurniveau voor de lengte van de bouw hinder?

Welke aan- en afvoerroutes van bouwmaterialen worden er gebruikt? Hoe worden lokale straten zo veel mogelijk ontzien?

- Groencompensatie:
Hoe wordt geborgd dat het groene karakter van de buurt behouden wordt langs het spoor (groenstrook Isabellastraat, Molenvenseweg, Willem 3 laan, Verlengde Kampdijklaan)? Wat zijn de mogelijkheden tot behoud of verplaatsing van monumentale bomen zoals de esdoorn tegenover Willem III laan 29/31?
- Hoe is de aansprakelijkheid geregeld na oplevering wanneer normen worden overschreden?

3. Lokale verkeersafwikkeling

- Bouwperiode

Bij scenario V3 met noodspoor: hoe wordt het doorgaand (fiets-)verkeer afgewikkeld dat nu via de Aert Heymlaan langs het spoor en over de N65 gaat (in beide richtingen)?

In hoeverre belemmert het bouwverkeer en de opslag van materialen, machines etc. het lokale verkeer, het fietsverkeer en hulpdiensten op de huidige routes langs de spoorlijn? (denk aan: Isabellastraat, Reuthseplas/ Albertusstraat, Aert Heymlaan, Molenvensweg, Pieter Breughellaan, Rembrandtlaan, Stationsstraat, Van Miertstraat, Spoorlaan, Michiel de Ruyterweg, etcetera).

Onze zorg is dat tijdens de bouwperiode fietsen en auto's allemaal over dezelfde omleidingsroutes moeten rijden. Onze zorg is dat dit met name op kruisingen tot onveilige situaties en risico's voor fietsers en voetgangers zal leiden. En ook dat dit leidt tot grotere gezondheidsrisico's voor fietsers en voetgangers en meer milieuvervuiling. Wat voor oplossingen worden hiervoor uitgewerkt?

Onze zorg is dat het NS-station tijdens de bouwperiode niet goed bereikbaar zal zijn. Denk hierbij aan reizigers, fietsenstalling, P-plaatsen, afhalers, taxi's en dergelijke. Welke oplossingen worden hiervoor uitgewerkt?

Onze zorg is dat de opgetelde bouw tijden van én het PHS-plan en de ombouw van de N65 leiden tot een veel langere bouw tijd met alle zorgen en problemen die we daarbij hebben genoemd. Wordt met dit cumulatieve effect voldoende rekening gehouden?

Onze zorg is dat er tijdens de bouwperiode acute problemen met betrekking tot de aangepaste verkeersafhandeling aan het licht komen die snel handelen vereisen. Wordt er een coördinator aangesteld die hierbij onmiddellijk kan ingrijpen en die voor alle belanghebbenden toegankelijk is?

- Na de bouwperiode

Onze zorg is dat de moderne eisen die gelden voor veilige fietstunnels niet volledig zullen worden toegepast. Hoe wordt geborgd dat de geldende eisen voor veilige fietstunnels wel volledig zullen worden toegepast?

Onze zorg is dat er onvoldoende afstemming is bij het uitwerken van verkeersoplossingen voor het PHS-plan enerzijds en verkeersoplossingen voor de N65 anderzijds. We zijn bang dat hierdoor ongewenste c.q. gevaarlijke sluiproutes binnen Vught gaan ontstaan. Denk bijvoorbeeld aan een sluiproute De Bréautélaan – Martinilaan – Michiel de Ruyterweg – Glorieuxlaan. Hoe wordt voorkomen dat de gekozen verkeersoplossingen voor het PHS-plan enerzijds en voor de N65 anderzijds onvoldoende samenhangend zijn uitgewerkt?

Hoe wordt het doorgaand (fiets-)verkeer afgewikkeld dat nu via de Aert Heymlaan langs het spoor en over de N65 gaat (in beide richtingen)?

Als bij de N65 gekozen wordt voor het Vught-west alternatief (een westelijke randweg), ontstaat er een rondweg vanaf de aansluiting Postweg tot aan de aansluiting Glorieuxlaan/A2. Hoe pakt dit uit voor de materiële verzwaring en de verkeersverzwaring van bestaande lanen en wegen op deze nieuwe route?

Onze zorg is dat er bij het uitwerken van de nieuwe infrastructuren voldoende rekening wordt gehouden met een veilige bereikbaarheid van de bestaande scholen en de nog te bouwen scholen. Wat wordt er gedaan om te waarborgen dat bij het uitwerken van de nieuwe infrastructuur ook voldoende rekening wordt gehouden met een veilige bereikbaarheid (óók door fietsende kinderen!) van de bestaande en nog te bouwen scholen in Vught?

Onze zorg is dat fietsers in de toekomstige infrastructuur geconfronteerd gaan worden met aanzienlijke afstanden 'omfietsen'. Hoe wordt gewaarborgd dat bij het uitwerken van de nieuwe infrastructuren voor PHS en N65 óók voldoende rekening wordt gehouden met veilige, logische en gezonde (doorgaande) routes voor fietsers?

4. Ontwikkeling Spoorgebied en het behoud van cultureel erfgoed.

- Cultureel erfgoed

Zorg ten aanzien van het vergeten van het cultureel erfgoed en de cultuurhistorische waarden. Volgens de Wet milieubeheer worden cultureel erfgoed en cultuurhistorische waarden expliciet genoemd als onderdeel van het begrip 'milieu'. Zeker gezien de bijzondere historische betekenis van het stationsgebied van Vught zou er in de opdracht voor opstelling van het MER een – niet-limitatieve - lijst moeten zitten van het cultureel erfgoed en de cultuurhistorische waarden die in ieder geval in het MER moeten worden meegenomen. Daarbij gaat het zowel om mogelijke effecten tijdens de bouw, en in de eindsituatie. Voor het onderzoek naar de cultuurhistorische aspecten zijn veel bronnen beschikbaar. Vught heeft een Historisch museum, en er is ook materiaal bij het Kamp Vught beschikbaar.

In januari van dit jaar is aan het college het rapport van de Cultuurhistorische Inventarisatie aangeboden. In dit rapport wordt een goed overzicht gegeven van alles wat op het gebied van cultuurhistorisch waardevolle elementen (archeologie, historische stedenbouw, gebouwde monumenten, historisch groen e.d. vastgelegd) aanwezig is in Vught. Op basis van deze Cultuurhistorische Inventarisatie genieten de genoemde elementen wettelijke bescherming voor instandhouding.

Vragen:

Kunnen de effecten betreffende de lijst voor wat betreft de eindsituatie voldoende duidelijk in het rapport worden beschreven? Worden ook de effecten die optreden op plaatsen die niet direct in de spoorzone zijn gelegen, bijvoorbeeld als gevolg van de (tijdelijke of definitieve) verkeersmaatregelen duidelijk beschreven? Voorzet voor op effecten te onderzoeken lijstje cultureel erfgoed en cultuurhistorische waarden:

- stationsgebouw en directe omgeving
- monument voor (Belgische) slachtoffers WO II
- jaarlijkse 4 mei herdenkingen bij monument in stationsgebouw (perron oostzijde) en bij het monument voor de Belgische slachtoffers
- jaarlijkse aankomst Sinterklaas met de trein (uit richting 's-Hertogenbosch), met feestgedruis op het Versterplein
- idem Prins Carnaval

- begraafplaatsen gelegen aan de St. Elisabethstraat
- begraafplaats gelegen aan de Molenstraat
- historisch lint Loonsebaan, met inbegrip van de beplanting (bomen) daarlangs
- beeldbepalende en voor Vught kenmerkende gebouwen zoals de huizen tegenover het parkeerterrein aan de noordzijde van het station,

Kunnen bronnen ten behoeve van bovenstaande lijst als Historisch museum, en materiaal van Kamp Vught geraadpleegd worden, zodat er niets verloren gaat voor de toekomst?

Onze zorg is of er iets overblijft van de historische stedenbouwkundige structuren in het centrum van Vught, met name het stationsgebied en omgeving (Oude Kerkstraat, Stationsstraat, Vesterplein) in relatie met spoortracé. Wij maken ons zorgen over de inpassing van het monumentale stationsgebouw met het historisch plein (belangrijk punt op tracé Utrecht – Eindhoven, belangrijke historische plek door transporten WOII) en het bijbehorende historisch groen.

Vragen:

- Hoe wordt gewaarborgd dat de oude structuren op een herkenbare manier verbonden zijn / doorlopen in de nieuwe situatie? Op welke manieren kan dit gewaarborgd worden zodat de historische structuren in het dorp zichtbaar blijven?

Zorg is dat de oude structuren verloren gaan. De Loonsebaan bijvoorbeeld, is een historische weg tussen Den Bosch en Antwerpen en is altijd beplant geweest.

Vragen:

- Hoe wordt gewaarborgd dat de oude structuren op een herkenbare manier verbonden zijn / doorlopen in de nieuwe situatie? Op welke manieren kan dit gewaarborgd worden zodat de historische structuren in het dorp zichtbaar blijven?
- Hoe wordt gewaarborgd dat groenstructuren weer aangevuld en hersteld worden?

Onze zorg is dat leefbaarheid achteruit gaat, omdat monumentale bomen verloren gaan. Zorgpunten zijn het inpassen van de historische groenstructuur aan de oostzijde van het spoor: vanaf de Reutseplas (met de wielen en hoge natuurwaarden) via de groenstructuur met monumentale bomenlaan van de Isabellastraat en Molenvenseweg, Pieter Breughellaan tot aan de N65.

Vragen:

- Hoe kan geborgd worden dat genoemde structuren niet verdwijnen (bijvoorbeeld alleen voor bouwwerkzaamheden)? Hoe kunnen monumentale bomen en minder monumentale bomen beschermd worden tijdens de bouw? Is het mogelijk om groenstructuren in te passen door bouwwerkzaamheden vanaf het spoor te realiseren? Kunnen groenstructuren ingepast worden door ze tijdens de bouw te beschermen? Op welke wijze gaat dit gebeuren en hoe kan dit afgedwongen worden bij de aannemers?
- Welke eisen en voorwaarden worden gesteld aan de bouwplaats inrichting die zorgen dat bestaande elementen als groen, bomen, watergangen, routes zo min mogelijk aangetast worden, waardoor straten toegankelijk en leefbaar blijven tijdens de bouwfase?
- Hoe wordt gewaarborgd dat groenstructuren weer aangevuld en hersteld worden?

Zorg is het afnemen van de leefbaarheid en gezondheid bij het verdwijnen van groenstructuur aan de westzijde van het spoor tussen Isabellakazerne – Willem III-laan en Loonsebaan met de bijbehorende natuurwaarden en monumentale bomen.

- Hoe wordt geborgd dat genoemde structuren niet verdwijnen (bijvoorbeeld alleen voor bouwwerkzaamheden)? Hoe kunnen monumentale bomen en minder monumentale bomen beschermd worden tijdens de bouw? Is het mogelijk om groenstructuren in te passen door bouwwerkzaamheden vanaf het spoor te realiseren? Kunnen groenstructuren ingepast worden door ze tijdens de bouw te beschermen? Op welke wijze moet dit gebeuren en hoe wordt dit afgedwongen bij de aannemers?
- Welke eisen en voorwaarden worden gesteld aan de bouwplaats inrichting die zorgen dat bestaande elementen als groen, bomen, watergangen, routes zo min mogelijk aangetast worden, waardoor straten toegankelijk en leefbaar blijven tijdens de bouwfase?
- Hoe wordt gewaarborgd dat groenstructuren weer aangevuld en hersteld worden?

Zorg is of de begraafplaats aan de Molenstraat (westzijde van het spoor) respectvol ingepast wordt,

Vragen:

- Hoe wordt de begraafplaats aan de Molenstraat (westzijde van het spoor) respectvol ingepast, ook als hier een tijdelijk spoor wordt aangelegd of bouwwegen worden aangelegd?

- Leefbaarheid bouwfase

Zorg bestaat over de leefbaarheid langs het spoor tijdens de bouwperiode:

Hoe wordt omgegaan met werkzaamheden en opslag van materieel en bouwmaterialen, aan- en afvoerroutes op de volgende hoogwaardige plekken, zodat deze niet opgeofferd en/of aangetast worden ten koste van de werkzaamheden:

- Vesterplein
- Parkeerplaats Albert Heijn
- Stationsstraat (gras met bomen)
- Loonse Baan
- Isabellaterrein (oude stormbaan)

Zorg bestaat over het Vesterplein: hoe zit het met parkeergelegenheid en de toevoerroutes van forensen (auto's en fietsen) door de bestaande wijk aan de westzijde, als de forensen niet terecht kunnen op de huidige plek voor de Albert Heijn aan de oostzijde?

Vragen:

- Hoe zit het met parkeergelegenheid van fietsen en auto's van de forensen?
- Hoe zit het met de toevoerroutes van forensen (zowel auto's als fietsen) door de bestaande wijk aan de westzijde, als de forensen niet terecht kunnen op de huidige plek voor de Albert Heijn / aan de oostzijde?
- Kan het station niet tijdelijk ergens anders naar toe verplaatst worden om het Vesterplein en de omliggende buurt te ontlasten tijdens de bouw?

Zorg bestaat over het onnodig verwijderen van groenstructuren, bomen, monumentale bomen en monumentale groenstructuren en daarmee het onnodig verloren gaan van landschapselementen in de aanliggende spoorstraten.

Vragen:

- Welke eisen en voorwaarden worden gesteld aan de bouwplaats inrichting, om te zorgen dat bestaande elementen als groen, bomen, watergangen, routes zo min mogelijk aangetast worden, waardoor alle aanliggende spoorstraten toegankelijker en leefbaarder blijven tijdens en na de bouwfase?
- Kunnen werkzaamheden (bijvoorbeeld opruimwerkzaamheden of vervoer van zand of bouwmaterialen) vanaf de spoorzone plaatsvinden zoals in de jaren '90? (Toen werd het spoor verbreed en werden alle werkzaamheden uitgevoerd vanaf de bestaande spoorbanen, waardoor de overlast voor aanwonenden zoveel mogelijk beperkt bleef). Kan door deze maatregel af te dwingen meer groen ingepast worden dan als dit niet gebeurt? Zijn er plaatsen in Nederland, naast Vught, waardoor bij bouwen vanuit de spoorzone meer groenstructuren ingepast konden worden dan eerder werd aangenomen?
- Hoe wordt tijdens de bouw van een tijdelijk spoor afgedwongen dat er niet meer groen verdwijnt dan werkelijk nodig is voor de locatie van het spoorcunet/de spoorbaan zelf? Kan de toegestane bouwruimte even groot zijn als het spoorcunet zelf? (zodat groen/bomen niet onnodig sneuvelen) Hoe worden dit soort maatregelen afgedwongen?

- Leefbaarheid in de nieuwe situatie

Grote zorg vanuit de leefbaarheid en gezondheid, omdat op grote delen van traject de aanliggende spoorwoningen zo dicht op het spoor staan dat de zonlichttoetreding op de begane grond en het uitzicht ernstig worden belemmerd door gigantisch hoge geluidschermen; deze belemmeren naast de zonlichttoetreding ook het zicht op de lucht vanaf de begane grond vanuit aanliggende spoorwoningen.

Vragen:

- Hoe wordt de achteruitgang in leefbaarheid en gezondheid inzichtelijk gemaakt?
- Met welke maatregelen kan de zonlichttoetreding van de woningen verbeterd worden als de schermen zo hoog worden? Kunnen de schermen ook lager gemaakt worden door andere maatregelen te nemen op de spoorbaan, tussen de schermen?

Zorg is dat de doorgaande routes in Vught niet doorlopen. Bijvoorbeeld de Aert Heijmlaam loopt dood of gaat over in een lange sociaal onveilige fietstunnel. Zorg is ook dat vanuit Vught Noordwest alleen fietsroutes met tunnels (spoor en N65) tussen Noord en centrum ontstaan.

Vragen:

- Hoe wordt voor de burgers van Vught inzichtelijk gemaakt hoe de toekomstige fietsroutes gaan lopen? Welke maatregelen zijn te nemen om de fietstunnels onder het spoor en de N65 sociaal veiliger te maken?

Zorg is dat de nieuwe inrichting van de aanliggende spoorstraten na afronden van de spoorwerkzaamheden achter blijft ten aanzien van de huidige situatie, omdat op dit moment nog

geen middelen zijn gereserveerd voor herinrichting. De bouwfase (van spooraanleg inclusief herinrichting van aanliggende straten) kan hierdoor onnodig lang duren, wat een grote wissel zal trekken op de gezondheid van de spoorbewoners.

Vragen:

- Op welke wijze kan gewaarborgd worden dat de situatie na de bouwfase van het spoor gelijkwaardig van kwaliteit wordt, als de huidige inrichting?
 - Welke afspraken zijn te maken over de inrichting van de aanliggende spoorstraten, met name de inrichting van hoogwaardig groen (heesters, bomen, klimplanten op onderste deel van de schermen) en inrichtingselementen als banken en recreatieve paden?
 - Hoe kunnen we waarborgen dat deze inrichting in het eerste plantseizoen na oplevering van het spoor plaats vindt?
 - Hoe kan gewaarborgd worden dat de herinrichting van de spoorstraten binnen enkele maanden na oplevering van het spoor plaats vindt en de gehele bouwfase zo beperkt mogelijk wordt voor heel Vught?
- Gezondheid tijdens de bouwfase

Grote zorg bestaat voor onze gezondheid als de roet- en fijnstofuitstoot nog verder toeneemt in de bouwfase

Ernstige zorgen over onze gezondheid met betrekking tot de bouwfase: trillingen, fijnstof, bouwstof, geluidsoverlast.

Zorg over de mate van het gevaar en risico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en zorg bestaat ook over de uitstoot van gevaarlijke stoffen, die vervoerd worden over het spoor.

Zorg over geluid en trillingen en lawaai van de bouwactiviteiten.

Zorg bestaat over de tijden waarop de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden? Wat gebeurt er als de planning uitloopt, hebben we dan 24u per dag bouwoverlast?

Zorg is dat we, vanwege de sterke toename van het goederenverkeer, veel meer geluids- en trillingsoverlast krijgen, vooral in de nachtsituatie

Zorg bestaat over de snelheid van de treinen door het dorp.

Vragen:

In welke mate neemt de uitstoot van roet- en fijnstof toe ten opzichte van de huidige situatie? Hoe groot is deze uitstoot in vergelijking met andere drukke spoorroutes in Nederland met vergelijkbare hoeveelheden personen- en goederenvervoer? Zijn er maatregelen te treffen om deze uitstoot te verminderen.

Wat is de toenamekans ten aanzien van calamiteiten in de nieuwe situatie (waarin het aantal goederentreinen toeneemt) ten opzichte van de huidige situatie? Ligt deze kans binnen de Europese normen? En binnen welke verhouding?

In welke mate nemen de trillingen toe in de tijdelijke situatie ten opzichte van de huidige situatie? Hoe verhoudt zich dat tot de wettelijke normen?

In hoeverre is de geluidsoverlast in de bocht aan de noordzijde van de Willem III-laan/Boscheweg groter dan de geluidsoverlast op een recht tracé? Welke maatregelen kunnen er getroffen worden om het knerpende geluid in de bochten te beperken?

Welke afspraken kunnen worden gemaakt over de tijden waarop de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden? Kunnen de bouwwerkzaamheden binnen reguliere werktijden als maandag tot vrijdag tussen 8.00 – 17.00 ingepland worden? Op welke manier kunnen afspraken over werktijden gehandhaafd worden gedurende de gehele bouwperiode, ook als de planning uitloopt? Zijn er goede voorbeelden van werktijden bij grote infrastructurele werken, die werden afgestemd op deze algemene werktijden, en de bouwoverlast voor omwonenden beperkten?

Hoe hard mogen ze 's nachts rijden: zowel in de tijdelijke situatie (bouwfase) als over het tijdelijk spoor en welke consequenties heeft dit ten aanzien van trillingen, geluid en risico's op calamiteiten, zowel overdag en als 's nachts? Kan langzamer rijden de trillings- en de geluidshinder beperken? Bij welke snelheid is de trillingsoverlast het kleinst?

- Gezondheid nieuwe situatie

Grote zorg bestaat voor onze gezondheid als de roet- en fijnstofuitstoot nog verder toeneemt in de nieuwe situatie met de enorme toename van het goederenvervoer.

Zorg over de mate van het gevaar en risico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en zorg bestaat ook over de uitstoot van gevaarlijke stoffen, die vervoerd worden over het spoor.

Zorg is dat we, vanwege de sterke toename van het personenvervoer, veel meer geluids- en trillingsoverlast krijgen.

Zorg is dat we, vanwege de sterke toename van het goederenverkeer, veel meer geluids- en trillingsoverlast krijgen, vooral in de nachtsituatie.

Zorg bestaat over de snelheid van de treinen door het dorp.

Vragen:

In welke mate neemt de uitstoot van roet- en fijnstof toe ten opzichte van de huidige situatie? Hoe groot is deze uitstoot in vergelijking met andere drukke spoorroutes in Nederland met vergelijkbare hoeveelheden personen- en goederenvervoer? Zijn er maatregelen te treffen om deze uitstoot te verminderen?

Hoe hard mogen ze 's nachts rijden: zowel in de tijdelijke situatie (bouwfase) als over het tijdelijk spoor en welke consequenties heeft dit ten aanzien van trillingen, geluid en risico's op calamiteiten, zowel overdag en als 's nachts? Kan langzamer rijden de trillings- en de geluidshinder beperken? Bij welke snelheid is de trillingsoverlast het kleinst?

5. Ombouw N65 / verdiept spoor

- Welke garanties worden gegeven voor de maximale duur van de bouw?
- Welke maatregelen om de bouw zo kort mogelijk te houden?
- Welke alternatieven zijn bekeken om de bouwtijd te verkorten: neem in elk geval mee
 - Afsluiten spoor naar Eindhoven; alle treinen via Tilburg
 - Tijdelijk afsluiten van N65 of het weren van vrachtverkeer tijdens de bouw?
- Hoe wordt voorzien in adequate verkeersafwikkeling tijdens en na de bouw voor langzaam en snelverkeer?
- Hoe wordt doorgang van de nooddiensten gewaarborgd?
- Hoe wordt aan- en afvoer van bouwmaterialen geregeld i.v.m. geluidshinder, verkeersoverlast en verkeersveiligheid?
- Hoe wordt het bouwdepot geregeld i.v.m. overlast?
- Wordt er overdag en 's nachts doorgewerkt?

6. Luchtkwaliteit

- Wat is de luchtkwaliteit nu en hoe en waar wordt dit gemeten (nu en straks)?
 - zijn deze data beschikbaar en actueel?
 - Wat is de invloed van het omhoog brengen van de weg en de hellingen in het spoor?
- Hoe wordt omgegaan met de cumulatie van weg en spoor (zowel qua bronnen van geluids-, trillingen en andere omgeving overlast als de diverse genoemde soorten van overlast)?
- Hoe verhouden deze metingen zich met de Europese normen / WHO richtlijnen (ook in cumulatie)?
- Welke maatregelen worden voorzien om te hoge waarden binnen de norm te brengen?
 - En wat als dit niet lukt?
 - Hoe worden de bevindingen van het RIVM-fijnstof rapport gevolgd?
- Hoe wordt het welzijn van de bewoners gemeten?
 - Tijdens de bouw?
 - Na afloop?
 - Wat als welzijn achteruit is gegaan?

7. trillingen

- Zorgen
1. Zorgen met betrekking tot de gezondheidseffecten, hinder en slaapverstoringen en andere (im)materiële schade als gevolg van trillingen, zowel als gevolg van bouwactiviteiten, extra verkeersbewegingen als natuurlijk het spoor vervoer; zowel in de tijdelijk spoorsituatie als de uiteindelijke, permanente situatie;
 2. Het niet langer "stand der techniek" zijn van de huidige normen en effectberekeningswijzen met betrekking tot trillingshinder. Onder andere komt RIVM tot de conclusie dat huidige normen veel te ruim zijn en effecten in de praktijk veel sterker dan voorzien. Dat de normen niet langer voldoen versterkt de zorg onder 1;

3. Het gegeven dat de specifieke situatie langs het spoor in Vught bijzonder pluriform is en de zorg dat hiervan, in zowel de nulmeting als de effectberekeningen, onvoldoende rekenschap zal worden gegeven. Hierbij wordt met name gedoeld op verschillen in geodesie (van zandgrond tot moerasgrond), funderingstechnieken van woningen (lange heipalen tot "op staal" gefundeerd) als bouwstijlen van woningen (volledig houten woningen, jaren 30 woningen tot aan moderne "stijve" bouwtechnieken);
4. De ondoorzichtigheid rond de besluitvorming van de te kiezen trillingsbeperkende voorzieningen. En dan met name dat in de doelmatigheids afweging kosten de hoogste prioriteit zullen krijgen danwel zelfs kunnen leiden tot het volledig afzien van trillingsbeperkende maatregelen.

vragen (elk afzonderlijk te beantwoorden voor zowel tijdelijke spoor als voor de permanente, definitieve situatie):

1. In hoeverre zijn de bevindingen van het onderzoek "*Wonen langs het spoor, gezondheidseffecten trillingen van treinen*" (RIVM rapport [2014-0096](#)) gebruikt voor een gezondheidskundige en economische afweging in (de doelmatigheidstoets van) het MER voor wat betreft trillingsmaatregelen? Kunt u daarbij inzichtelijk maken wat de consequenties zouden zijn van een eventueel toekomstige verlaging van de toetsingswaarde A2 in een bestaande situatie bij nacht voor Vmax naar 0,2 mm/s, de waarde zoals deze op dit moment geldt voor nieuwe situaties?
2. Is bij de doelmatigheidsafweging van trillingsbeperkende maatregelen gebruik gemaakt van de normstelling voor budget per woning (van €47.000) zoals genoemd in het BTS? Mocht dit niet het geval zijn: welke toetsingskader is gehanteerd om te komen tot een kostenafweging van de verschillende maatregelen? Welke afstand-tot-spoor grens voor meegewogen woningen is hierbij gebruikt om te komen tot een kosteneffectiviteits afweging? Welke fijnmazigheid is daarbij gebruikt om de spoorzone in te delen in secties waarop deze beoordeling per sectie heeft plaatsgevonden? Indien de afstand-tot-spoor daarbij kleiner is dan 300 meter: in hoeverre zou de doelmatigheidstoets tot andere uitkomsten per sectie komen indien alle woningen binnen een bereik van 300 meegenomen worden binnen de doelmatigheidstoets? Wat zijn deze uitkomsten in dat geval per sectie?
3. In hoeverre zijn **alle** trillingsbeperkende bouwkundige maatregelen overwogen zoals deze zijn opgenomen in de laatste conceptversie van de Maatregelcatalogus zoals opgesteld door Grontmij en in voorbereiding voor dit doeleinde? Zijn er op deze catalogus aanvullende maatregelen overwogen? Zijn zowel "Floating slab track" als "Laddertrack" als maatregel overwogen en wat zijn daarvan de trillingsbeperkende effecten specifiek voor de situatie in Vught?
4. Indien in de MER is gebleken dat met geen enkele maatregel doelmatig de grenswaarden voor trillingen worden gehaald: kunt u aangeven welke afwegingen zijn gemaakt om alsnog te komen tot "de meest doelmatige voorzieningen"? Ofwel welke maatregelen worden alsnog overwogen ondanks dat daarmee de grenswaarde niet bereikt zal worden; en hoe is een selectie gemaakt tussen de mogelijke maatregelen om te komen tot een doelmatige afweging tussen kosten en hinderbeperking?
5. Kunt u aangeven hoe de cumulatie van effecten van het PHS, het verhoogd aantal goederen treinen, de voorziene aanpassingen aan de N65 en de gewijzigde lokale vervoersbewegingen als gevolg van beiden zijn meegenomen in de MER voor het OTB? Mede gezien de complexiteit van deze verschillende effecten alsmede de beperkte kennis van cumulatie: kunt u aangeven of er in het gehele MER hierdoor is uitgegaan van een situatie alsof deze "nieuw" betreft (zie SBR voor definitie nieuwbouw situatie)?
6. Experts op dit vlak achten de huidige voorspellingsmodellen voor wat betreft trillingen nog bijzonder onzeker. Welke voorspellingsmodellen zijn gehanteerd in de effectberekeningen voor wat betreft trillingen? Wat zijn de aannames en uitgangspunten welke zijn gehanteerd

in deze berekeningen? Wat is de onnauwkeurigheid in de uitkomsten van de effectberekeningen zoals uitgevoerd in de MER, uitgedrukt als een 95%-waarschijnlijkheidsbereik van deze effecten? Wat zijn de gevolgen voor de onderhavige MER rapportage als de 95% bovengrens (zijnde de berekende trillingswaarde met een zekerheid van 95% van de gevallen; ofwel berekende waarde plus 2 maal de standaarddeviatie) zou worden gehanteerd in plaats van de huidige berekende waarde?

7. Experts op dit vlak achten de huidige voorspellingsmodellen voor wat betreft de snelheidsafhankelijkheid van treinen als te optimistisch, zoals ook is gebleken in de gewijzigde spoor situatie rond Arnhem. In hoeverre is hiermee rekening gehouden in de antwoorden op vraag 6 (c.q. de verwerking hiervan in de MER)? Wat zijn de trillingseffecten als de snelheid op het spoor in de nacht wordt verlaagd tot 80 km/u? En wat zijn de trillingseffecten als de snelheid op het spoor in de nacht wordt verlaagd tot 40 km/u?
8. In hoeverre is SBR deel B volledig gehanteerd specifiek ook voor het tijdelijke spoor in geval van de V3 variant? Voor zover dit niet het geval is: in hoeverre en in welke mate verandert de huidige MER rapportage als gevolg van het hanteren van SBR-B voor het tijdelijke spoor?

- Weliswaar geen betrekking hebbende op het thema trillingen, maar de volgende aanvullende vraag met betrekking tot externe veiligheid:

1. In hoeverre en op welke wijze is in de kwalitatieve risico beoordeling (QRA) rekening gehouden met het tijdelijke spoor? Op welke wijze is de verhoogde kans op bezwijken dan wel afschuiving e.d. van het tijdelijke dijklichaam meegenomen in de QRA? Wat is het effect op de risicocontour en het groepsrisico als deze kans wordt gesteld op eens per 100 jaar? En wat zijn hiervan dan de gevolgen op het MER?

- En aanvullende vragen met betrekking tot gezondheid:

1. De tracébesluiten van Utrecht en Arnhem zijn bij de RvS gesneuveld op trillingen. Ook in Rosmalen (spoorbrug) en Groningen (gaswinning) zien we dat de overheid niet goed weet om te gaan met de consequenties van trillingen en de impact die dat heeft op de mensen die daar last van hebben. De bewoners zien op dat vlak grote risico's en vrezen dat ook zij slachtoffer van trillingen zullen gaan worden. Ook is er een reëel risico dat er op dit onderwerp procedures zullen ontstaan die de onzekerheid en doorlooptijd van het project zullen doen toenemen. Welke risico's zijn er en welke zijn vooraf af te kopen dmv een redelijk wijkregeling? (vertraging, schade, gezondheid, veiligheid) en een Moerdijkregeling?
2. Welke maatregelen neemt u achteraf indien blijkt dat er wel hinder en slaapverstoring ontstaat? Waar ligt de bewijslast? Hoe zit dit bij schade aan eigendommen zoals huizen?
3. Er zijn twijfels met betrekking tot de representativiteit van het nulonderzoek naar en effectberekeningen van trillingen: Kan er een onderzoek gedaan worden langs het hele spoor (Op 10, 20, 30, 40 en 50meter)? Geeft dit een reëel beeld? Wat is de betrouwbaarheid hiervan? Kunnen daarbij het type (goederen)trein en implicaties ervan worden meegenomen?

8. Omgevingsmanagement (met name tijdens de bouwperiode)

- Bouwplaats en materieel

Punt van zorg voor het welbevinden is de overlast van de grondbemalingspompen en generatoren die dag en nacht draaien en laagfrequent geluid en trillingen veroorzaken, die niet worden tegengehouden en in een woning versterkt worden waargenomen, en met name de nachtrust sterk kunnen verstoren.

Welke maatregelen kunnen er genomen worden ter beperking en/of voorkoming hiervan?

- **Bouwtransport**

Zorg rondom veiligheid van vrachtwagens die incidenteel komen leveren in bebouwde kom (dode hoek kinderen op de fiets). Zand en grond verlies/rotzooi op straat

Hoe worden de routes bepaald voor tijdens de bouw voor aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van zand etc.? Hoe wordt het transport georganiseerd van afvoer van zand? Hoe wordt het afvoer van bouw materiaal zo milieuvriendelijk mogelijk uitgevoerd? Hoe wordt de afweging gemaakt tussen bewonersoverlast en kosten?

Hoe worden de tijden bepaald voor het bouwtransport? Wie wordt daarover geconsulteerd?

- **Werktijden tijdens bouw**

Zorg van slaapverstoring van nachtrust en overdag stilte (middagslaapjes kinderen)

Welke tijden zijn gangbaar? Wat is bespreekbaar? Wie wordt betrokken bij voorkeuren vanuit bewoners? Hoe wordt dit bepaald? Hoe wordt de afweging gemaakt tussen snel/met veel overlast tegenover langzaam/minder overlast?

- **Normen**

Zijn de normen rondom trillingen, geluid etc. alleen geldig voor eindresultaat of ook tijdens de bouw (tijdelijk spoor)? Hoe is de meetbaarheid geregeld voor overlast-aspect? Wie is verantwoordelijk voor het meten daarvan?

- **Bouwplaatsinrichting**

Grote zorg is dat bouwketen en grondwerkmachines gestald worden in de nabijheid van onze woningen en voor veel geluidsoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties zorgen, met name in de ochtend en pauzes en eind van de dag. Parkeren, opslag materialen, bouwketen etc.

Hoe wordt rekening gehouden met leefbaarheid en welbevinden rond de bouwplaatsinrichting?

- **Schade aan woningen**

Hoe wordt dit gemonitord? Welke procedure ingericht en hoe dit aan te tonen?

- **Bewonerscommunicatie**

Er bestaat zorg over tijdige en realistische communicatie op maat. Het is essentieel dat bewoners op huis-niveau worden geïnformeerd over de komende werkzaamheden en mate van te verwachten (bouw)hinder, zodat er keuzes gemaakt kunnen worden voor de eigen agenda (plannen activiteiten, eventueel zorgen voor tijdelijk een ander slaap-onderkomen).

Is er voorzien in deze bewonerscommunicatie? Tot op welk niveau wordt er gecommuniceerd, huis, straat, buurt, dorp? Welke partij is verantwoordelijk voor de uitvoeringscommunicatie? Is er tijdens de bouwwerkzaamheden een direct aanspreekpunt? Wie is aanspreekbaar en voor de bewoners, wie is verantwoordelijk?

Hoe wordt op woningniveau inzichtelijk gemaakt wanneer welke werkzaamheden plaatsvinden?

- **Overlast veroorzaakt door tijdelijk vervangend spoor**

Het tijdelijk spoor in de V3-variant komt zéér dicht op de bestaande bebouwing te liggen. Er bestaan grote zorgen omtrent trillingen, geluid en veiligheid, c.q. leefbaarheid van de omgeving tijdens de bouwperiode

Wat zijn de huidige normen? Worden er normen worden aangehouden voor het tijdelijk spoor? De vrees bestaat dat de 'tijdelijkheid' als excuus gebruikt wordt om ruimhartig met normoverschrijdingen om te springen, maar gezien de lengte van de bouwperiode is die

tijdelijkheid zeer relatief. Wat is de verwachting voor de omgevingseffecten tijdens de bouw en tijdens het gebruik van het tijdelijk spoor? Worden deze omgevingseffecten adequaat bewaakt, en welke maatregelen worden genomen indien normen overschreden worden. Met het tijdelijk spoor zullen ook de stationsactiviteiten zich geheel concentreren aan de westkant (Versterplein). Juist hier wordt de ruimte al sterk beperkt door het ruimtebeslag van dat tijdelijke spoor, wat ook voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de woningen gevolgen heeft. Wat wordt er gedaan om dit in te passen in de bestaande omgeving (deels woonerf!!), hoe wordt de verkeersafwikkeling geregeld (aan en afvoer reizigers), hoe en waar worden stationsfaciliteiten ondergebracht (met name de fietsenstalling, reizigers-parkeerplaatsen en perrons) en hoe wordt gewaarborgd dat de inbreuk op de leefomgeving binnen het redelijke blijft? (N.B. De bebouwing op het Versterplein ligt direct aan de openbare weg, er is geen sprake van voortuinen, en reeds in de huidige situatie is de parkeerdruk erg hoog.)

- Bewonerswelbevinden

Hoe wordt dit gemeten en gewaarborgd?

9. Maatschappelijk Makelen en Schakelen: initiatief om gedupeerde bewoners tegemoet te komen

- In hoeverre zouden negatieve effecten blijvend uit de m.e.r. weggenomen kunnen worden als bewoners de mogelijkheid krijgen om (tijdelijk) te verhuizen?
- Is bekend hoeveel bewoners er in leefbaarheid worden aangetast door de situatie tijdens de bouw van het spoor?
- Waarom staat de leefomgeving van de kamsalamander hoger op de agenda van de MER dan de leefomgeving van de mens?
- Welke psychische effecten zijn er bekend bij aanwonenden die in soortgelijke situaties belanden. (bijvoorbeeld door de wetenschap dat hun woning onverkoopbaar is)?
- Waarom geldt voorzienbaarheid wel voor de burger en niet voor de overheid?
- Wat zijn de effecten van PHS op leefbaarheid, psychische gesteldheid, leefgenot?
- Wat zijn de financiële gevolgen (directe -en indirecte kosten) voor de bewoners na en tijdens de bouw?
- Wat zijn de verborgen kosten van direct aanwonenden.?
- Wat is de delta tussen de daadwerkelijke kosten en de wettelijke regelingen?
- Hoe wordt de objectieve waardebeoordeling vastgesteld van de woningen aan het spoor?
- Hoe wordt leefbaarheid gemeten?
- Hoe worden maatschappelijke effecten in beeld gebracht (Maatschappelijke Effect Rapportage)?
- Welke kosten brengt een (tijdelijke) verhuizing met zich mee?
- Hoeveel bewoners (en in welke mate) willen een vertrekregeling?
- Wanneer is maatschappelijk maken af te dwingen?

10. Externe veiligheid

Wij maken ons zorgen over onze veiligheid in relatie tot de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het goederenvervoer neemt nu al toe richting bouwfase in 2020.

- Veiligheid nabij overweg Halsebroek Esch

Tot nu toe is er in de plannen totaal geen aandacht voor, maar vanuit het oogpunt van externe veiligheid is het zeer de vraag of de toekomstige situatie een aanvaardbare is. Is deze situatie een uitzondering of zijn er langs het tracé meer van deze blinde vlekken?

1. Hoeveel procent van de tijd (van uur tot uur per etmaal) is deze overweg in de toekomstige situatie gesloten als gevolg van het toenemende treinverkeer?
2. Wat is het risico op ongevallen, al of niet met gevaarlijke stoffen?
3. Wat zijn de maatregelen van ProRail om de veiligheid van bewoners van de doodlopende Groensteeg en de doodlopende Halsebroek voorbij deze overweg te waarborgen wanneer ten gevolge van een calamiteit deze overweg is geblokkeerd en deze bewoners geen vluchtweg hebben?
4. Of de bewoners door het veelvuldig gesloten zijn van de overweg niet bereikbaar zijn voor hulpdiensten?
5. Welke alternatieve maatregelen zijn hierbij onderzocht en afgewogen?

- Veiligheid nabij bocht Vught Noord/Isabellaveld

1. Wat zijn de risico's op ongevallen, al of niet met gevaarlijke stoffen bij toename van het goederenvervoer in de eindsituatie en speciaal in de bocht in Vught noord, ter plaatse van Isabellaveld?
2. Wat zijn de maatregelen van ProRail om de veiligheid van bewoners te waarborgen?
3. Welke alternatieve maatregelen zijn hierbij onderzocht en afgewogen?

- Veiligheid tijdens de bouw tunnelbak e.d.

1. Welke maatregelen neemt ProRail om de veiligheid van de bewoners tijdens de bouw te waarborgen, - in bestuurlijke zin, in de zin van het aanpassen van de snelheid, in de zin van een aanvalsplan?
2. Welke alternatieve maatregelen zijn hierbij onderzocht en afgewogen?

- Veiligheid algemeen

Volledige transparantie van de zijde van ProRail is van essentieel belang voor een optimaal gevoel van veiligheid

1. Wat is het aanvalsplan/calamiteitenplan voor zowel bovengronds, tunnelbak en oost- en westzijde spoor?
2. Worden gevaarlijke stoffen op bepaalde tijden vervoerd, zit daar een patroon in, of is er permanent risico?
3. Welke instanties kennen de gevaarlijke stoffen van elk transport?
4. En hoe snel is dit bij de lokale diensten bekend?
5. Waar 'zetelt' de veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen die dient op te treden bij een ongeval met vervoer gevaarlijke stoffen?

6. Hoeveel reistijd verstrijkt minimaal voordat deze in Vught op de locatie van het ongeval aanwezig kan zijn? Hij is immers degene die de hulpverleningsdiensten aanstuurt en adviseert over de te nemen noodmaatregelen.
7. Wie is en waar 'zetelt' de infrabeheerder die verifieert welke milieuvergunningen en voorschriften er gelden voor het spoorvervoer dat Vught passeert?
8. Waar en hoe vaak vindt controle plaats door inspecteurs Leefomgeving en Transport?
9. Hoe groot is het percentage 'gevaarlijke stof' dat in de huidige situatie over het Vughts' traject vervoerd wordt? En hoe hoog is het percentage na realisering dubbelspoor traject Vught? Anders dan nu het geval is, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst niet meer ongelimiteerd doorgroeien. Hoe hoog is het zgn. 'risicoplafond basisnet' dat gesteld gaat worden op basis van vervoersaantallen?
10. Wat is de geschatte jaarmzet die gemoeid is met het transport? Hoe staat dat in verhouding tot de maatschappelijke kosten in de vorm van overlast en onveiligheid? Wie maakt deze afweging en op basis waarvan?

- **MAATREGELEN TER VOORKOMING VAN ONGEVALLLEN:**

Welke maatregelen worden genomen om treinongevallen zoveel mogelijk te voorkomen en de effecten ervan te beperken? (denk aan wegnemen wissels en overgangen, beperken snelheid en frequentie, wel of niet combineren van bepaalde ladingen, raamtijden, wegnemen obstakels nabij het spoor, beveiliging om te voorkomen dat auto's de tunnelbak inrijden, opvang gevaarlijke stoffen in de tunnelbak, opvang bluswater in de tunnelbak).

Welke maatregelen zijn NIET genomen en waarom?

Is een wagon er tegen bestand om tegen de zijkant van de tunnelbak te botsen met volle snelheid? Wordt daarvoor de snelheid aangepast? Wordt de binnenuitvoering van de tunnelbak daarop aangepast?

- **MOGELIJKE RAMP:**

Welk ongeval is redelijkerwijs denkbaar? (in vaktermen heet dit "maatgevend scenario"). Hoe is dit scenario tot stand gekomen? (Hoe heeft men parameters gekozen). Waarom is voor de betreffende stof gekozen? Waarom voor deze bepaalde hoeveelheid en snelheid van vrijkomen van de stof?

Hoe zien de effecten van dit scenario er uit? Op welke afstand krijgen mensen acute gezondheidsklachten of vallen ze dood neer? Om hoeveel slachtoffers gaat het dan? Hoe lang kunnen mensen veilig schuilen in hun eigen huis, is dat lang genoeg om een scenario met een giftige stof uit te zitten?

- **RAMPENBESTRIJDING:**

Hoe snel kan de brandweer beschikken over gegevens over exacte inhoud en hoeveelheid van de wagons betrokken bij het ongeval? Wanneer is deze procedure (voor het overdragen van informatie van vervoerder naar brandweermeldkamer) voor het laatst beoefend?

December 2015/ Samen voor Vught/ info@samenvoervught.nl

