

Aan Directie Participatie,
T.a.v. Ontwerptractébesluit
PHS Meteren-Boxtel
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG
- Aangetekend-

Vught, 25 april 2018

Geachte Directie,

In onderstaande geeft vereniging Samen voor Vught zijn zienswijze op het Ontwerptractébesluit (OTB) en het MER PHS Meteren-Boxtel inclusief goederenherrotering.

De vereniging heeft als doel het behartigen van de belangen van de leden van de vereniging en van de inwoners van Vught met betrekking tot de gevolgen van huidige en toekomstige wijzigingen in infrastructuur (wegen en spoor) binnen de gemeente Vught in het algemeen, en met betrekking tot specifieke infrastructurele projecten in het bijzonder zoals (doch niet uitsluitend) de spoorverbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven, de spoorverbinding 's-Hertogenbosch-Tilburg en de aanpassing van de N65. Verder heeft de vereniging als doel de behartiging in de breedste zin van het woord van de belangen, onder andere op het gebied van leefbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en mobiliteit van haar leden en inwoners en ondernemers van Vught en van instellingen die in Vught zijn gelegen.

Wij sluiten een kopie van de statuten bij.

De vereniging kent ruim 1200 leden/sympathisanten.

Termijn ter inzagelegging:

Het PHS-project Meteren-Boxtel inclusief goederenherrotering (hierna te noemen het project) is een omvangrijk project. Het OTB/MER dossier dat ter inzage ligt telt meer dan tienduizend pagina's. De termijn van 16 maart tot 26 april waarbinnen inwoners van Vught hun zienswijze op dit dossier moeten indienen bedraagt zes weken. In die periode van zes weken valt het lange Paasweekeinde (30 maart/2 april) en de eerste week van de zogenaamde voorjaarsvakantie (vanaf 21 april).

Gelet op bovenstaande verzoeken wij u ons een termijn van tenminste drie weken te gunnen om na afloop van de termijn op 26 april met eventuele aanvullende stukken te komen.

Wij gaan er vanuit dat daarvoor begrip bestaat, mede gelet op het uitstel tot in de maand juni dat de staatssecretaris heeft vergund aan een aantal gemeenten aan de lijn Meteren-Boxtel.

Risicoprojecten:

De problemen in Vught zijn zover opgelopen dat twee grote complexe projecten aan het spoor en de N65 worden uitgevoerd. Een zo groot project vormt al een risico en hinder tijdens de bouw, en onzekerheid over het resultaat voor de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners van Vught, laat staat twee grote complexe projecten. Welke garanties worden gegeven voor het resultaat qua leefbaarheid en gezondheid? Hoeveel financiële middelen zijn gereserveerd als na oplevering blijkt dat de gevolgen anders uitpakken?

Cumulatieve effecten:

Bewoners in Vught ondervinden overlast door cumulatie van diverse bronnen van hinder, namelijk spoor, weg en luchtverkeer, maar tevens door cumulatie van diverse soorten hinder, te weten: geluid, trillingen en luchtvervuiling.

Op een enkel onderdeel is de cumulatie van bronnen meegenomen (in casu bij de hinder van geluid), maar de cumulatie van de diverse soorten hinder in hun onderlinge samenhang en al dan niet in combinatie met de cumulatie van twee bronnen van hinder (wegen, spoor en luchtverkeer) lijkt niet onderzocht te zijn. Waar dit vooral voor overlast zorgt is uiteraard langs en aan het spoor en langs en aan de weg en langs spoor en weg waar deze elkaar kruisen c.q. dicht bij elkaar liggen.

Dat laatste geldt met name voor delen van Vught gelegen in de hoeken gevormd door spoor en N65; dit betreft de straten Lekkerbeetjenlaan, Rembrandtlaan, Rembrandterf, Pieter Bruegellaan en deels Molenvensweg enerzijds, en de straten Aert Heymlaan, Heikantstraat, Nieuwe Heikantstraat en Rembrandtlaan anderzijds. Voor een deel, namelijk slechts op het onderwerp geluid, is daar in 2014 onderzoek naar gedaan door TNO (rapport “Verkeersgeluid en Geluidhinder” d.d. 10 maart 2014), waarbij de conclusie was dat de cumulatie van hinder daar sterk stressverhogend was. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat dit inmiddels minder is (geworden), zodat dit een heel wezenlijk aandachtspunt blijft.

Is er in het milieuonderzoek nader onderzoek gedaan naar deze cumulatieve effecten, dus zowel van bronnen als van soorten hinder en daar de combinatie van? Zo ja, waar zijn de bevindingen daarvan? Zo nee, waarom niet?

Wij zijn van mening dat het milieuonderzoek ernstig tekortschiet en dus niet aan de besluitvorming ten grondslag gelegd mag worden als er geen duidelijk inzicht wordt gegeven in de cumulatieve effecten. We wijzen er hierbij nadrukkelijk op dat de Commissie voor de Milieueffectrapportage (hierna te noemen de Commissie) in haar advies van 16 november 2012 heeft aangedrongen op inzicht in de aantasting van de leefomgeving, niet alleen sectoraal, maar integraal en in cumulatie. Zij beschouwt dit punt (als een van drie genoemde) als essentiële informatie in het MER. Dit advies lijkt niet te zijn gevolgd. Waarom niet?

OTB: Nut en Noodzaak van het project:

Wij blijven van mening, zoals ook meegegeven in onze zienswijze op de ontwerp- Notitie Reikwijdte en Detailniveau, dat het verleggen van de goederenstroom van de Brabantroute naar de route Meteren-Boxtel een voor bewoners aan die laatste route zeer grote verslechtering van de leefbaarheid en de veiligheid zal betekenen. Vught zit al aan zijn tax van hinder: de A2, ontworpen volgens de minimale wet-en regelgeving bezorgt veel overlast; maatregelen aan de N65 hebben in het verleden enkel tot doel gehad de capaciteit van de weg te verhogen waardoor in Vught telkens de overlast en de barrièrewerking is toegenomen; ook de toegenomen frequentie op het spoor is inmiddels een gegeven. Het vertrekpunt nu moet zijn: hoe verbeteren we de situatie in Vught, in plaats van hoe krijgen we nog meer treinen en wegverkeer door het dorp geperst binnen de minimale eisen van wet-en regelgeving.

Met het project wordt het doel, namelijk “een beter gebruik van de Betuweroute”, slechts ten dele gerealiseerd; immers, de Betuweroute wordt slechts tot Meteren meer benut. Is hier niet sprake van een valse voorstelling van zaken?

Beseft de staatssecretaris dat een belangrijk doel van het project, namelijk de betere benutting van de Betuweroute door herroutering van het goederenvervoer via de Betuweroute slechts voor een klein deel wordt gerealiseerd, en dat de te nemen maatregelen in het kader van het project voor wat betreft de verslechtering van het leefklimaat voor vele bewoners aan en rond de lijn Meteren-Boxtel, en meer in het bijzonder in Vught, niet in verhouding staan tot het te realiseren doel?

Bij de PHS Voorkeursbeslissing, genomen in 2010 met instemming van de Tweede Kamer, waren de prognoses voor het goederenvervoer over het traject Meteren-Boxtel enorm hoog (in hoge scenario 2030 166 goederentreinen per dag door Vught Noord); thans zijn deze verwachtingen zeer veel naar beneden bijgesteld (in hoge scenario 2040 69 goederentreinen per dag door Vught Noord), nadat de prognoses uit 2010 in 2013 al fors neerwaarts waren bijgesteld.

Is hieruit niet de conclusie te trekken dat de staatssecretaris/minister en Tweede Kamer in 2010 op basis van een veel te ruim, wellicht zelfs onrealistisch te noemen, scenario een besluit hebben genomen dat zoveel overlast zal betekenen voor zoveel bewoners? Hoe is dat onrealistische scenario tot stand gekomen? En hoe groot is de onzekerheid voor Vught in de toekomst, nu de prognoses in het verleden er zo vaak naast zitten?

OTB- Toelichting

Algemeen:

Uit de overgelegde stukken blijkt dat met uitvoering van het project handhaving of verbetering van de leefbaarheid in Vught niet voorop staat. Wettelijke eisen en doelmatigheidscriteria zijn leidend bij het treffen van maatregelen die overlast door geluid, trillingen, fijnstof en veiligheidsrisico's zouden moeten beperken, waarbij op onderdelen van geluid en fijnstof niet voldaan wordt aan Europese Richtlijnen.

Hoe kan dit verantwoord worden ten opzichte van burgers in Vught?

Ook blijkt dat wettelijk vastgelegde normen en of streefwaarden tot het maximale worden 'gebruikt', waardoor overlast die burgers nu al ondervinden van met name trillingen en geluid nog verder gaat toenemen en de leefbaarheid dus aanzienlijk verslechtert. Dit is in strijd met de rol die de overheid heeft: zorgen voor een gezonde en leefbare woonomgeving.

Waarom worden geen andere, waar nodig bovenwettelijke, maatregelen getroffen om de overlast voor bewoners zo veel mogelijk te beperken? Het project is ten dienste van geheel Nederland, maar de (over)last komt geheel in Vught/Brabant te liggen. Wij vinden dat aan deze onevenredigheid een einde moet worden gemaakt. Wij zien de voorstellen daartoe gaarne tegemoet. Ook in dit verband wijzen we op hetgeen de Commissie meldt in haar bovengenoemde advies; zij schrijft op pagina 5: "Houd er rekening mee dat ook beneden wettelijke normen grote (veranderingen in) effecten op leefbaarheid en gezondheid kunnen optreden". Zij stelt op dezelfde pagina: "De Commissie adviseert de aantasting van het leefklimaat als uitgangspunt te nemen bij de beoordeling van de impact van het voornemen". (NB: met 'voornemen' is hier bedoeld de boog van Meteren en de vier-sporigheid bij Vught).

Wij zien niet dat de adviezen van de Commissie ter harte zijn genomen. Immers, in de uitvoering van het 'voornemen' lijken doelmatigheid en al dan niet wettelijke regels de overhand te hebben.

Wij eisen dat de adviezen van de Commissie worden opgevolgd. We horen ook graag het antwoord op de vraag waarom in vele vergelijkingen van groei en toenames niet als referentiesituatie de huidige situatie is meegenomen; de Commissie wijst er voortdurend op dat de huidige situatie beschreven en getoetst moet worden: zie onder meer pagina 4 van het bovengenoemde advies van de Commissie.

Op grond van deze zeer ernstige bezwaren kan de conclusie niet anders zijn dan dat de motiveringen in het OTB ontoereikend zijn om een dergelijke grote ingreep in Vught te kunnen rechtvaardigen.

Verwezen wordt voorts naar de motie 'Van Tongeren/Van Veldhoven' om gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de Betuweroute te vervoeren. Maar als dit vervoer slechts over een klein deel van de Betuweroute gaat, dan wordt toch geen gevolg gegeven aan die motie en kan men zich daar niet op beroepen. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Dat de investering in de maatregel 's-Hertogenbosch-Vught: 4-sporig en vrije kruising' die nodig is vanwege PHS, beter wordt benut omdat er ook goederenherrotering plaatsvindt, waardoor 'beide maatregelen' elkaar versterken (onduidelijk is wat daarmee wordt bedoeld) is een weinig terzake doende argument als het erom gaat dat door die intensivering van het goederenvervoer de overlast voor bewoners onevenredig toeneemt zonder dat er adequate maatregelen tegenover staan. Waarom worden in Vught, zoals elders wel wordt gedaan, geen beperkende maatregelen getroffen? Het doelmatigheidsprincipe mag hier niet leidend zijn, waar het gaat om de gezondheid van mensen.

Wij zullen hierna per onderwerp diverse aspecten zoals opgenomen in het OTB en verder uitgewerkt dan wel toegelicht in het onderdeel Toelichting en alle bijgevoegde rapporten nader bespreken, na eerst nog enkele algemene opmerkingen bij die desbetreffende onderwerpen.

Geluid:

Uitgegaan wordt van doelstellingen met betrekking tot het inzetten van stil materieel vanaf 2020. Hoe kan worden gegarandeerd dat die ambities ook echt worden gerealiseerd? Hoe wordt dit gemonitord? Wordt hier ook ‘anticiperend gehandhaafd’, m.a.w. er wordt niets ondernomen zolang dat stiller materieel er niet is?

Externe veiligheid:

Is de stroom van de tot 8 extra goederentreinen in 2030 (met een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen via Tilburg-Den Bosch en de zogenaamde zuidoostboog van Meteren meegenomen in de toename van goederentreinen op het spoor Den Bosch-Vught aansluiting?

Monitoring milieueffecten en opleveringstoets:

Is er een garantie dat de monitoring en de resultaten van de opleveringstoets van de milieueffecten ook daadwerkelijk worden uitgevoerd en gehandhaafd? Dit geldt zeker voor de prognoses van het aantal goederentreinen. Deze zijn meerdere keren naar beneden bijgesteld. Wat gebeurt er als deze straks toch weer naar boven worden bijgesteld? Toch niet zoals bij Schiphol nu gebeurt wel gemonitord, maar niet gehandhaafd?

Stationsgebouw Vught:

Bij de verplaatsing van het station lijkt geen rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een kelder onder het gebouw die van het gehele stationsgebouw de grootste historische waarde vertegenwoordigt.

De kelder is van groot historisch belang omdat deze gedurende de Tweede Wereldoorlog tijdens de transporten van gevangenen naar het concentratiekamp Vught met regelmaat door het spoorpersoneel werd gebruikt om gevangenen tijdelijk te verstoppen voor de Duitse bezetter en deze zodra dat mogelijk was langs het spoor richting Boxtel te laten lopen waar zij door het verzet werden opgevangen. Van daaruit werden zij dan via hulplijnen verder vervoerd richting de vrijheid. Over deze gebeurtenissen zijn persoonlijke getuigenissen afgelegd.

Participatie:

Het participatieproces dat tot en met de variantenkeuze goed in overleg met bewoners (na sterk aandringen van die bewoners overigens) gevolgd is, is daarna niet zozeer een participatieproces als wel een informatieproces geweest. Actieve participatie van bewoners, d.w.z. actieve betrokkenheid bij diverse stadia van het proces zijn er nauwelijks geweest. Bewoners hebben zelf bijvoorbeeld via een brede enquête bij de feitelijk getroffenen, namelijk de spoorbewoners, via eigen workshops op het gebied van m.e.r.-vragen, van trillingen en van integrale landschappelijke inpassing geprobeerd een actieve bijdrage te leveren aan een voor Vught leefbare situatie tijdens en na de aanleg. De rol van de bestuurders en uitvoerder in dit stadium is daarbij een zeer passieve geweest. Wij doen een klemmend beroep op u om in de vervolgprocessen de bewoners op een actieve manier bij een en ander te betrekken.

Hierna zal per aangegeven onderwerp meer specifiek op diverse punten worden ingegaan.

N65/ Lokale verkeersafwikkeling:

Gesteld wordt dat het spoortraject en het wegtraject onafhankelijk van elkaar zijn uit te voeren. Even verderop wordt gesteld dat uitgangspunt is dat beide projecten min of meer gelijktijdig worden gerealiseerd. Dit is zowel tegenstrijdig als vrijblijvend en het is voor ons volstrekt onduidelijk wat hier wordt bedoeld ten aanzien van de uitvoering van beide projecten.

De minister heeft destijds in het Startbesluit van mei 2013 verklaard dat de noodzaak tot afstemming tussen beide projecten evident is en dat terzake coördinatie gewenst is.

In welk opzicht heeft coördinatie plaatsgevonden? Evident is dat beide projecten op de locatie van kruising spoor/weg en in de nabije omgeving op elkaar afgestemd moeten worden. Een goede stap hierbij is gezet doordat tijdens de werkzaamheden aan de omkering van weg en spoor de weg gedurende 8 maanden zal worden afgesloten. Wij eisen dat tijdens deze afsluiting de werkzaamheden aan het kruispunt Helvoirtseweg uit hoofde van het project N65 tegelijkertijd worden aangepakt. Dat kan leiden tot vermindering van de duur van overlast door bouwwerkzaamheden en mogelijk tot kostenbesparingen. Hoe is de planning terzake?

Helaas ontbreken in het hoofdstuk van kaarten de definitieve situaties van diverse aan te passen onderliggende wegen. Een manco dat beoordelen van de plannen bemoeilijkt.

Lokale verkeersafwikkeling vanwege PHS en N65:

Tijdens de bouwwerkzaamheden zullen de onderliggende wegen aan en nabij het spoor een grote toename van werkverkeer te verwerken krijgen. Bijzondere aandacht verdient daarbij de routing van het bouwverkeer via het deel van de Loonsebaan tussen de Isabellastraat en de Bosscheweg. Dit stukje straat is absoluut ongeschikt voor het verwerken van bouwverkeer: de huizen staan dicht aan de straat en de straat is smal. De overlast van geluid en trillingen wordt onevenredig zwaar. Dit geldt overigens ook voor andere straten die nu worden aangemerkt als straten waar het bouwverkeer doorheen moet, zoals de straten aan de oostzijde bij de aanleg van het verdiepte spoor. Er moet een oplossing komen om deze straten te ontzien: een oplossing kan zijn om andere manieren van aan- en afvoer van bouw materiaal te overwegen, zoals aan- en afvoer via het spoor zelf of via buizen.

Tijdens de tijdelijke afsluiting van de N65 zal via een deugdelijk plan de overlast voor Vught zo beperkt mogelijk moeten zijn. De bewoners zien de toegezegde set van maatregelen tegemoet met de wens om bij de vaststelling van die set van maatregelen nauw betrokken te worden: immers, bewoners kennen de lokale situatie het beste en kunnen terzake van advies dienen.

De verkeersberekeningen van bureau Goudappel/Coffeng laten zien dat voor Vught een onhoudbare situatie ontstaat als gevolg van verkeer dat door Vught zijn weg zal moeten zoeken. We stellen voor om een systeem in te voeren dat alleen vergunninghouders gedurende de acht maanden van de ombouw Vught in mogen, met toezicht hierop van Verkeersregelaars.

In de definitieve situatie na omkering van spoor en weg zal de toename van verkeer op de Rembrandtlaan (het westelijk deel bij de voorziene afrit vanaf de N65), de Lekkerbeetjenlaan (het deel parallel aan de N65) en de Olmenlaan plus een deel van de Helvoirtseweg onevenredig groot zijn. Dit dient voorkomen te worden. Het is bovendien onnodig, immers de afrit Rembrandtlaan en de oprit Olmenlaan behoeven niet open te blijven. Er zijn voldoende af- en toeritten naar Vught vanaf de A65/N65 of vanaf de A2/Randweg Den Bosch.

De afwikkeling van het verkeer na aanpassing van spoor en weg via woonstraten als Rembrandtlaan en Olmenlaan is bovendien in strijd met het gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan waarin de wegcategorisering volgens Duurzaam Veilig is vastgelegd.

Het openhouden van de afrit Rembrandtlaan zorgt bovendien voor een gevaarlijke situatie daar waar de Rembrandtlaan het fietsverkeer dat uit de voorziene fietstunnel parallel aan de spoorbaan door rijdt naar de Pieter Bruegellaan en vice versa zal kruisen. Dit is zeer ongewenst.

Te prijzen is overigens dat een voor de bereikbaarheid van delen van Vught en de oversteekbaarheid noodzakelijke fietstunnel in de plannen is opgenomen.

Frequentie goederenvervoer/ Nachtelijk goederenvervoer:

Nachtelijk goederenvervoer is nu reeds een grote bron van hinder, onrust en verstoring van de slaap. Onderzoeken (onder andere RIVM) leggen het verband tussen verstoring van de slaap en uiteindelijk de kwaliteit van de gezondheid. Over de plannen voor de toekomst, dat meer goederentreinen dag en nacht door Vught komen rijden, maken we ons ernstig zorgen. Het nachtelijk goederenvervoer zou moeten verdwijnen en zeker tot een minimum moeten worden beperkt.

Wij stellen u voor om door middel van prijsdifferentiatie vervoerders en verladers te sturen naar die uren op de dag, dat gezondheidsschade zoveel mogelijk beperkt blijft.

Prijsdifferentiatie is het verschijnsel dat voor vergelijkbare maar desondanks verschillende producten een verschillende prijs wordt gevraagd. Voorbeeld: voor het reizen met de personentrein vóór en ná 9 uur 's-ochtends verleidt NS reizigers met behulp van 40% korting om buiten de spits te gaan reizen en zo ruimte in de treinen te maken voor forensen in de spitsreinen.

Wij begrijpen dat dit voorstel buiten de contouren van het project PHS valt, maar wij kunnen wel van u verwachten dat u deze discussie door leidt naar de burelen van betrokkenen op het ministerie en bij ProRail, die daar wel invloed op kunnen uitoefenen, om ervoor te zorgen, dat de goederenpaden in de treinenloop voor dag en avond gebruikt worden, vóórdat die van de nacht benut worden.

Zo kunnen overlast en hinder met als gevolg ernstige gezondheidsschade worden beperkt.

Externe veiligheid:

Op basis van het OTB en bijbehorende stukken, daarin tevens betreffende de actuele vervoersbewegingen zoals periodiek gerapporteerd door ProRail en recente stukken aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, concluderen wij de facto het navolgende:

1. Referentiewaarden voor vervoersbewegingen van Gevaarlijke Stoffen worden structureel overschreden, zoals onder andere blijkt uit tabel 5 van OTB document MB2142-01. Daarbij is een overschrijding van bijna 400% van de huidige (actuele) versus referentie waarde geen uitzondering.
2. Huidige (actuele) waarden voor vervoersbewegingen van Gevaarlijke Stoffen overschrijden zelfs de uitgangswaarden ('Project') welke zijn gebruikt voor de OTB effect berekeningen, zoals blijkt uit voornoemde tabel.
3. Op baanvlakken waar op dit moment geen structureel vervoer van Gevaarlijke Stoffen is voorzien (referentie waarde is 0) vindt gemiddeld meer dan 2 maal per week 'incidenteel' transport van een KWE Gevaarlijke Stoffen plaats, zoals wederom blijkt uit voornoemde tabel.
4. Bepaalde vervoerspartijen is het voorbehouden zich geheel aan Basisnet Spoor en andere regulerende afspraken te onttrekken en hun vervoersbewegingen volledig zelfstandig volgens eigen toetsingskader in te delen, zoals blijkt uit het schrijven van 11 juli 2016 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal.
5. De vervoerssector is onderhevig aan diverse ontwikkelingen waardoor actuele vervoersbewegingen zeer substantieel kunnen afwijken van eerder vastgestelde vervoersprognoses, zoals de Basisnet Spoor prognoses 2025, zoals blijkt uit de eerder genoemde brief aan de Tweede Kamer. Zelfs het

hoge scenario wordt daarbij door betrokken partijen als zeer realistisch beschouwd, met name op de voor Externe Veiligheid zo bepalende gevarenklassen.

6. Het overschrijden van risico plafonds is eerder regel dan uitzondering en 'het transport binnen de risicoplafonds brengen is geen makkelijke opgave'. Iets wat ook door de Minister van Milieu & Infrastructuur als zodanig wordt onderkend, blijktens haar brief zoals hierboven gerefereerd.
7. Het nemen van dwingende maatregelen met een directe impact bij (het constateren van een) overschrijding van een risicoplafond is niet mogelijk, terwijl blijkt dat in diverse situaties de overschrijding van risicoplafonds al reeds meerdere jaren voortduurt.

In het licht van het voorgaande maken de direct aanwonenden van het spoortraject in Vught zich dan ook zeer ernstig zorgen omtrent de veiligheid van hun directe leefomgeving rond het spoor. De betrouwbaarheid van de in het OTB gehanteerde vervoersbewegingen en met name die van Gevaarlijke Stoffen, lijkt uiterst gering en daarmee de betrouwbaarheid van risicoberekeningen, (al dan niet te nemen) beheersmaatregelen en genomen besluiten om de toekomstige situatie af te dekken. Een zorg die nog eens wordt versterkt doordat het overschrijden van, als maximaal toelaatbare gedefinieerde, risicoplafonds na realisatie een gegeven lijkt. En er daarbij bovendien geen directe en dwingende maatregelen genomen kunnen worden om deze situatie niet te laten voortbestaan. Wij vinden dan ook dat de uiteindelijke effecten op omgeving en persoonlijke situaties van bewoners als gevolg van het vervoer van Gevaarlijke Stoffen zoals omschreven in het project ontoelaatbaar zijn.

Daarnaast concluderen wij op basis van voornoemde documenten dat voor het gehele traject Meteren-Boxtel het aantal ketelwagenequivalenten met brandbare vloeistoffen (categorie C3) hoger is dan 3500 wagons per jaar. Niettegenstaande het instellen van een plasbrandaandachtsgebied (PAG) bij opname in het Basisnet over dit gehele traject, worden echter geen aanpassingen voorzien van bestaande (beperkt) kwetsbare objecten binnen 30 meter van het spoor. Daar waar nieuw te bouwen objecten volgens het Bouwbesluit dienen te voldoen aan substantieel zwaardere eisen op het gebied van brandveiligheid en constructiesterkte om hiermee een afdoende beschermingsniveau te bieden. Als belanghebbenden maken wij ons dan ook meer dan grote zorgen dat de vele bewoners en aanwezigen in bestaande woningen (en andere kwetsbare objecten) aan het dichtbebouwde spoor doelbewust blootgesteld worden aan een beschermingsniveau dat maatschappelijk al lang niet meer als afdoende wordt beschouwd.

Verder concluderen wij dat weliswaar het vervoer van Gevaarlijke Stoffen over het tijdelijke spoor niet is meegenomen in (de afwegingen en uitgangspunten van) het OTB, maar dat bij het eerder beschikbaar komen van de Boog bij Meteren een eventueel vervoer van Gevaarlijke Stoffen over het tijdelijke spoor wel mogelijk is. Het vervoer hiervan over een tijdelijk spoor wat hierop niet is voorzien, met de extra verhoogde risico's, de bijkomende rampscenario's en de zorgen die wij als belanghebbenden hierbij hebben behoeft ons inziens geen verdere toelichting, maar is onacceptabel.

Tevens begrijpen wij uit de stukken dat tijdens de afsluiting van wegvak B58 (de ombouw van de N65) wordt voorzien in een ontsluitingsroute voor Gevaarlijke Stoffen per vrachtvervoer via het hoofdwegennet. Wij hebben onze sterke twijfels bij deze omleiding door middel van bewegwijzering en de mogelijkheid die dit alsnog biedt tot sluipverkeer van Gevaarlijke Stoffen via de lokale wegen

binnen de Gemeente Vught. En daarmee het ultieme rampscenario van een calamiteit op een willekeurige, veelal dichtbevolkte locatie binnen de Gemeente Vught, die hier niet toereikend voor is uitgelegd.

Het lijkt ons in het belang van Vughtse bewoners niet meer dan redelijk en billijk, en wij verzoeken U dan ook dringend, om:

1. De gehele Betuwelijn dwingend in te zetten waarvoor deze destijds is bedoeld en wat tevens als uitgangspunt is genomen voor het Basisnet Spoor, de primaire voorkeursroute voor het vervoer van Gevaarlijke Stoffen. Dit door het vervoer van Gevaarlijke Stoffen te verbieden op de route van Meteren naar Boxtel gebruik makend van artikel 20 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
2. Niettegenstaande het genoemde hierboven onder 1 nadrukkelijk het vervoer van Gevaarlijke Stoffen over het tijdelijke spoor in Vught te verbieden, temeer daar het vroegtijdig gereed komen van de boog van Meteren dit alsnog mogelijk zou maken.
3. Afdoende maatregelen te treffen aan bestaande kwetsbare objecten gesitueerd in het plasbrandaandachtsgebied waarmee deze objecten op basis van een gelijkwaardig beschermingsniveau gaan voldoen aan de hierop betrekking hebbende voorschriften van het Bouwbesluit. Ten einde hiermee bestaande objecten boven het algemeen maatschappelijk geaccepteerde beschermingsniveau te brengen.
4. Tijdens de afsluiting van wegvak B58 (de ombouw N65) het verbod op vervoer van Gevaarlijke Stoffen binnen lokale wegen van de Gemeente Vught niet alleen via bewegwijzering af te dwingen, maar hiertoe tevens aanvullende organisatorische en beheersmaatregelen te nemen.
5. Af te dwingen dat de snelheid van het goederenvervoer van (Gevaarlijke) Stoffen wordt verlaagd tot beneden 40 km/u en hiermee een maatregel te treffen die, zoals ook wordt onderkend door diverse specialisten, een zeer grote risico reductie realiseert. Niet tegenstaande een algehele snelheidsverlaging over de gehele dag en nacht, vragen wij u bijzonder om een snelheidsverlaging in de nacht af te dwingen.
6. De toetsing of een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het spoor wordt gerealiseerd niet te baseren op de in de Externe Veiligheidsrapporten gehanteerde en onrealistisch lage vervoersbewegingen, maar alsnog op de vervoersbewegingen aan de bovenzijde van het prognose venster van de Basisnet Spoor prognoses 2025. En de uitkomsten van deze (her-)toetsing opnieuw in te dienen voor een zienswijze van belanghebbenden.
7. U te distantiëren van de in het Externe Veiligheidsrapport volledig onterechte conclusie dat "... voor dit traject en specifiek het trajectdeel Diezebrug aansluiting-Vught aansluiting aan de infrastructurele zijde alles is gedaan om het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig af te handelen en daarbij de kans op een incident met gevaarlijke stoffen zo klein mogelijk te maken." Temeer nu in het OTB geen van alle bronmaatregelen om het Externe Veiligheidsrisico te reduceren worden genomen.

Luchtkwaliteit:

Algemeen: hoe tevreden of ontevreden kunnen omwonenden zijn met al die scores ‘neutraal/0’ en één ‘licht negatief/-’, ofwel vrijwel geen achteruitgang in de toekomstige situatie vergeleken met de referentiesituatie (‘autonome ontwikkeling’) op het gebied van luchtkwaliteit? En hoe is de vergelijking met de huidige situatie? (De MER-commissie adviseert het ontwerp te vergelijken met de huidige situatie).

In meer absolute termen: de vigerende normen op het gebied van luchtkwaliteit worden niet overschreden. Maar er is als je alle ingrepen en maatregelen optelt geen sprake van een noemenswaardige verbetering t.o.v. de huidige situatie en t.o.v. de toekomstige situatie bij autonome ontwikkeling.

Niet iets om erg blij mee te zijn!

Hieronder worden de bezwaren op de OTB-MER Meteren-Boxtel nader uitgelegd.

Nr	OTB Onderdeel	Omschrijving situatie	Argumentatie	Voorstel
1	Algemeen 3.3.3. 5.6.3. 6.7.4. 9.2.4.	<p>Regeren is vooruit zien!</p> <p>Er is een “Wet luchtkwaliteit” en er zijn normen vastgesteld t.a.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NO2, PM10 en PM2,5 • Aantal overschrijdingsdagen en –uren • Jaar gemiddelde concentraties <p>Het OTB geeft aan dat deze normen niet worden overschreden.</p>	<p>Gezien de politieke discussies (o.a. het luchtverbeteringsplan waar staatssecretaris Stientje van Veldhoven eind 2018 wil komen) en wetenschappelijk onderzoek (o.a. door het Erasmus MC over de aantasting van de hersenen van ongeboren kinderen a.g.v. fijnstof met als gevolg later verslavingsgedrag, ADHD en autisme). Gezien de strengere normen die Europees gelden en door de WHO gehanteerd worden. Gezien deze ontwikkelingen is het niet acceptabel dat, als de vigerende normen op het gebied van luchtkwaliteit worden niet overschreden en er geen sprake gaat zijn van een noemenswaardige verbetering t.o.v. de huidige situatie en t.o.v. de toekomstige situatie bij autonome ontwikkeling, sprake kan zijn van tevredenheid.</p>	<p>Hanteer de normen die nu al in de diverse wetenschappelijke publicaties, door de Europese Unie en de WHO worden gehanteerd dan wel voorgesteld worden. Ga t.a.v. deze normen, in het belang van de algemene gezondheid en de kwaliteit van onze leefomgeving, op een ambitieus niveau zitten. Denk daarbij v.w.b. Noord Brabant aan de cumulatieve effecten van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Noord Brabant heeft de meest vervuilde lucht van Nederland 2.In en door Vught lopen het spoor, de N65, de A2 en luchtverkeer van

				<p>vliegveld Eindhoven en van Defensie</p> <p>3.De toename van meer diesel aangedreven goederentreinen</p> <p>4.De toename van meer passagierstreinen met daarmee meer opgewerkte fijnstof, meer zware metalen die vrijkomen van de bovenleidingen en remstof</p>
2	idem	idem	idem	<p>Is rekening gehouden met het Achtergrondrapport luchtkwaliteit en in de notitie 'Gebiedseffecten onderliggend wegennet, Antea group, november 2017, 'memo luchtkwaliteit', Antea group, november 2017 (zie ook het MER paragraaf 3.7, pag. 74).</p>
3	idem	idem	idem	<p>Zijn in de berekeningen voor de toekomstige situatie mogelijke verbeteringen in prestaties van motoren en brandstoffen verdisconteerd,</p>

				met als gevolg minder schadelijke emissies? In hoeverre zijn de aannames op dit gebied betrouwbaar?
4	idem	idem	idem	Zijn mogelijke verhogingen van voertuigsnelheden ook verdisconteerd in de berekeningen?

Trillingen

Nr .	OTB onderdeel	Omschrijving situatie	Argumentatie	Voorstel
De drie hieronder opgenomen aspecten zijn de meest zwaarwegende ...,				
		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	Bij de doelmatigheid wordt alleen als baat meegeteld dat een grenswaarde wordt gehaald.	Dit leidt tot de absurde situatie dat waar de niveaus het hoogst zijn en maatregelen al snel niet goed genoeg of heel duur zijn, niets gedaan gaat worden.
		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	De screeningcontour is te krap genomen, waardoor onvoldoende huizen meetellen bij de baten van een maatregel. In OTB is nl. een '100 meter contour' gehanteerd zonder deugdelijke motivatie.	Bepaal het aantal gehinderden op basis van een in de praktijk gebruikelijker afstand rekening houdend met het feit dat zandgronden (zoals in Vught) eraan bijdragen dat trillingen verder dragen en zeker bij een verdiepte bak. We verwachten dat op straat en huisnummerniveau wordt aangegeven welke gehinderden zijn meegenomen in de doelmatigheidsafweging zodat een transparanter geheel ontstaat
		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd	De Bts eist een doelmatigheidsafweging voor	Een bodemonafhankelijke

		worden	trillingsmaatregelen, maar de invulling daarvan is nog geen vaststaande praktijk. Nu is op kwalitatieve wijze een short list van gemaakt van 4 mitigerende maatregelen die als 'geschikt' zijn gekwalificeerd voor een groot deel van het traject. Voor de ondergrond van Vught (grotendeels zand) zijn veel van deze maatregelen minder geschikt. Beter geschikt zouden bijvoorbeeld kunnen zijn: maatregelen aan de tunnel zelf (elastomeer matten) of een andere tunnelconstructie (vergelijk Delft). Deze opties zijn simpelweg niet onderzocht!	voorkeuze van maatregelen voor zo'n lang traject is onverstandig, niet gangbaar en pakt voor Vught volledig verkeerd uit. Ga uit van maatregelen die wel goed aansluiten bij de verschillende bodemsoorten in Vught.
... maar ook ten aanzien van de hieronder genoemde andere aspecten vragen wij uw dringende aandacht.				
1		Toename trillingen in permanente situatie en in tijdelijke situatie = langdurig tijdelijke situatie	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.	40 km/u in voor goederentreinen tussen 23.00u-07.00u in de permanente situatie en in de tijdelijke situatie = langdurig tijdelijke situatie tenzij voor het gehele tracé van Vught dusdanige maatregelen worden genomen waardoor het trillingsniveau wordt teruggebracht naar het niveau per 4 juni 2010 (zijnde de datum waarop het Kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen)
2		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheidscriterium' moet beter onderbouwd worden	Zie (tussen) uitspraak Raad van State d.d. 21 februari 2018 (uitspraak 201704267/1/R3)	Maak inzichtelijk op welke wijze maatregelen aan de bron of aan een woning ter beperking van trillinghinder in beginsel niet doelmatig zijn wanneer zij meer kosten dan een richtbedrag van €

				47.000,00 per woning
3		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	Vught is een unieke situatie waarin de gehanteerde € 47.000,00 geen enkel recht doet aan de concrete situatie.	Breng het trillingsniveau terug naar het niveau per 4 juni 2010 (zijnde de datum waarop het Kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen)
4		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	BTS gaat ten onrechte uit van een grenswaarde van 0,4 terwijl voor bewoners van Vught het voldoende zou zijn als het trillingsniveau wordt teruggebracht naar het niveau per 4 juni 2010 (zijnde de datum waarop het Kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen)	Onderzoek wat de kosten per woning zijn indien het trillingsniveau wordt teruggebracht naar het niveau per 4 juni 2010 (zijnde de datum waarop het Kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen) en onderzoek in dit kader ook voor trillingen de effecten van slaapverstoring (nu alleen gedaan voor geluid). RIVM heeft onderzoek gedaan naar slaapverstoring, dus dergelijk onderzoek is te doen
5		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	Vught ligt in een dubbele vork, een vork van snelwegen en een vork van spoorwegen, en bepaalde plekken in de gemeente zijn daardoor bovengemiddeld geluid belast. Daar komt een belasting van spoortrillingen bij die zowel in de tijdelijk = langdurig tijdelijke situatie als in de permanente situatie zal toenemen. De cumulatie van geluid en trillingen als moderator op hinder is recentelijk meer in beeld gekomen door onderzoeken naar trillinghinder. 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 is niet in het MER-OTB onderzocht en moet alsnog nader worden onderzocht.

			cumulatie/interactie van geluid en trillingen in de MER/TB onderzocht zal worden.	
6		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	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 trillingbelasting. 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 om onevenredige effecten te neutraliseren. Dit betekent bijvoorbeeld dat de € 47.000,00 die standaard wordt gehanteerd als richtbedrag voor de beoordeling van het 'doelmatigheids criterium' op Vught niet kan worden toegepast.
6		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	Het bedrag van € 47.000,00 is gelijk aan het normbedrag voor de doelmatigheidsafwegingen voor geluid, waarvoor -zoals algemeen bekend is- mitigerende maatregelen veel goedkoper zijn dan mitigerende maatregelen voor trillinghinder. Bovendien gelden bij geluid wel verschillende normbedragen	Houd niet onnodig vast aan het bedrag van € 47.000,00 om de doelmatigheid te bepalen; dat is namelijk ook niet als zodanig voorgeschreven in BTS. Het BTS biedt namelijk de ruimte om toch iets te doen ondanks dat je niet aan grenswaarde toekomt. Ook het

			bij verschillende geluidsniveau's.	Ministerie van I&M is zich van deze onvolkomenheden bewust getuige de verwachte herziening / aanpassing van BTS
7		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden		Nu in het OTB is aangegeven 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 (terwijl deze al wel in het buitenland worden toegepast), wensen wij dat actief de mogelijkheid wordt onderzocht om Vught voor een maatregelpilot in te zetten. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan snelheidsbeperkingen van 40 km/u voor goederentreinen tussen 23.00u-07.00u in de permanente en in de tijdelijke = langdurig tijdelijke situatie die bijvoorbeeld worden gehandhaafd met snelheidsmeetposten
8		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	Nu in Den Bosch wel aanvullende trillingmaatregelen worden genomen, is de toepassing van € 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Er is namelijk sprake van gelijke gevallen waarvoor ongelijke oplossingen worden	Zorg ook in Vught voor aanvullende maatregelen net zoals dat in Den Bosch wordt voorgesteld

9		€ 47.000,00 als gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' moet beter onderbouwd worden	voorgesteld Uit de MER-OTB blijkt een toename van trillingen. De oorzaak hiervan zit met name in de toename van het aantal goederentreinen, zonder mitigerende maatregelen. Het niet toepassen van mitigerende maatregelen is gelegen in de wijze waarop de beoordeling plaatsvindt. Een maatregel wordt overwogen wanneer er sprake is van een toename van trillingen met meer dan 30% gerekend vanaf de grenswaarde voor bestaande situaties. Dat betekent dat in veel situaties waarbij al hoge trillingsniveaus voorkomen, de hoogtes van de pieken niet toenemen, maar het aantal pieken wel toeneemt door toename van het aantal goederentreinen.	Vanuit het oogpunt van gezondheid moet hier de juiste aandacht voor komen hetgeen inhoudt dat mitigerende maatregelen worden getroffen ondanks een overschrijding van het gehanteerde richtbedrag voor beoordeling van 'doelmatigheids criterium' van € 47.000,00. Dit kan door maatregelen aan de bron of aan de getroffen woningen, maar een minimale maatregel zou zijn zolang wordt vastgehouden aan het doelmatigheids criterium om snelheidsbeperkingen van 40 km/u voor goederentreinen tussen 23.00u-07.00u in te voeren in de permanente en in de tijdelijke = langdurig tijdelijke situatie die bijvoorbeeld worden gehandhaafd met snelheidsmeetposten en boetes die een bestraffend karakter hebben
11		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	De Bts eist een doelmatigheidsafweging voor trillingsmaatregelen, maar de invulling daarvan is nog geen vaststaande praktijk. Hoe wordt omgegaan met de volgende aspecten daarvan: - de gekozen afwegingsmethode - de beprijzing van maatregelen: wat wordt wel en wat wordt niet mee- genomen? Nu is op	Nu in het OTB is aangegeven 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 (terwijl deze al wel in het buitenland worden

		<p>kwalitatieve wijze een short list van gemaakt van 4 mitigerende maatregelen die als 'geschikt' zijn gekwalificeerd voor een groot deel van het traject. Voor ondergrond van Vught (grotendeels zand) zijn veel minder geschikt. Beter geschikt zouden bijvoorbeeld kunnen zijn: maatregelen aan de tunnel zelf (elastomeer matten) of een andere tunnelconstructie (vergelijk Delft). Deze opties zijn simpelweg niet onderzocht!</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 dienen te worden meegewogen. Het uitrekenen van de kosten is - zo is de inschatting- redelijk goed gedaan, maar de batenafweging is de achilleshiel. Als maatregelen er niet voor zorgen dat grenswaarden (A2) van 0,4 wordt bereikt (hetgeen niet meer dan 47k mag kosten), dan is de maatregel niet doelmatig. Voorbeeld uit OTB: circa de helft van 700 woningen worden niet tot grenswaarde teruggebracht, maar voor circa de andere helft wel. De totale kosten bedragen ca € 4 miljoen, maar omdat de trillingniveau's al te hoog waren in referentiejaar wordt de grenswaarde niet bereikt waardoor er geen maatregelen worden genomen. De trillinghinder 	<p>toegepast), wensen wij dat actief de mogelijkheid wordt onderzocht om Vught voor een maatregelpilot in te zetten. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan andere mitigerende maatregelen die beter aansluiten bij de feitelijke situatie van Vught (betrek ook op andere trajecten toegepaste maatregelen en eventueel ook innovatieve maatregelen) of aan het verminderen van trillinghinder door maatregelen die weldegelijk tot waarneembare effecten leiden. Een traject dat als voorbeeld zou kunnen dienen voor andere mitigerende maatregelen is de eerste Amsterdamse metrolijn (ter hoogte van de Stopera). Daar is een beton-veer-beton systeem toegepast; weliswaar met heel lichte metro stellen, maar met allerlei aspecten (aanleg / onderhoud / houdbaarheid / etc) is dus ervaring opgedaan. Slechts een nieuw massa-veer verhouding moet bepaald worden.</p>
--	--	--	--

			wordt derhalve in het geheel niet gemitigeerd, ondanks dat maatregelen weldegelijk tot waarneembare effecten zouden leiden - de afweging bij niet geheel halen grenswaarde	
12		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	Maatregelen aan woningen (co-creation) is als onwerkbaar ter zijde gelegd (maar wordt bij Betuweroute bijv. wel toegepast!)	Bij de maatregelafweging moet serieus worden gekeken naar de volgende opties: - de nachtelijke goederentreinen begrenzen op 40 km/uur - bouwkundige maatregelen aan woningen, in samenspraak met bewoners te ontwerpen (co-creation) - trillingsarm bouwen
13		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	Voor berekening V_{per} is weeggemiddelde genomen, zonder deugdelijke motivatie. Dit geeft een te gunstig beeld (denk aan effect goederentreinen).	Gebruik voor berekening V_{per} een werkdag, zoals dat is gedaan bij geluid.
14		Doelmatigheidsafweging moet beter onderbouwd worden	Hinderrelatie van DSSU, spoorproject Utrecht (2014) is gebruikt, terwijl er intussen relaties zijn van RIVM (2015 – wonen langs het spoor), met vooral voor goederenvervoer een veel negatiever beeld. Dit geeft heel andere aantallen gehinderden!	Gebruik laatst beschikbare hinderrelaties (RIVM uit 2015)
15		Tijdens meerdere informatie-avonden is gemeld dat Pro-rail een brief met een beschrijving van de positieve effecten van snelheidsreductie naar 40 km/u op trillinghinder van goederentreinen reeds	Door relevante informatie achter te houden, wordt in strijd gehandeld met beginselen van behoorlijk bestuur, maar meer nog met fatsoensnormen waar de overheid zelf over rept. Belanghebbenden zijn niet	Zolang wordt vastgehouden aan het doelmatigheidscriterium waardoor mitigerende maatregelen worden geblokkeerd, is het voorstel om snelheidsbeperkingen

		naar I&M heeft gestuurd, maar in MER-OTB is hierover niets te vinden	volledig geïnformeerd over de alternatieven	van 40 km/u voor goederentreinen tussen 23.00u-07.00u in te voeren in de permanente en in de tijdelijke = langdurig tijdelijke situatie die bijvoorbeeld worden gehandhaafd met snelheidsmeetposten en boetes die een bestraffend karakter hebben
16		Onjuist gekozen referentiejaar	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 (bij de Postweg). Met name de komst van het viaduct heeft tot klachten over trillinghinder geleid. BTS heeft als belangrijke beoordelingsgrootte de toename van het trillingsniveau, waarbij cumulatie over projecten in rekening dient te worden gebracht. Trillinghinder is in de huidige situatie voor sommige bewoners al boven de grenswaarde	Hoewel de aanleg van het spoorviaduct van voor de eerste publicatie van de Bts is stellen wij ons op het standpunt dat het jaar vóór de aanleg van het viaduct als referentiejaar voor Vught dient te worden aangewezen, mede omdat bij de aanleg van het viaduct geen trillingonderzoek heeft plaatsgevonden en bewoners sindsdien veel hinder van trillingen (en geluid) ondervinden.
17		Laagfrequent geluid moet beter worden onderzocht	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 Willemspoortunnel 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 of bij	Er moet meer onderzoek worden gedaan naar hinder vanwege laagfrequent geluid. Concluderend is er -simpelweg- gezegd: door ballastmatten komt het wel goed en dat is te optimistisch omdat het aangehaalde Zwitserse rapport niet uitgaat van vergelijkbare omstandigheden. Dit zou derhalve beter moeten worden

			geluidschermen, hinder van laagfrequent geluid wordt gerapporteerd.	onderzocht voor zowel de verdiepte bak als daar waar hoge schermen komen. Dit is een te snel onderschat onderdeel (er is bijv. niet eens bepaald wat het aantal gehinderden van laagfrequent geluid is)
18		Trillinghinder van overwegen, kunstwerken en elektrische scheidingslassen	Overwegen, kunstwerken en elektrische scheidingslassen worden weggepraat maar zijn dominante bronnen.	Onderzoek nadrukkelijk de mitigerende maatregelen voor overwegen, kunstwerken en elektrische scheidingslassen
19		Trillinghinder in de bouwfase	Ook de bouwfase kan tot trillinghinder 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 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 trilling monitoring vaak aan de aannemer overgelaten (waarmee het een slager is geworden die zijn eigen vlees mag keuren).	In het OTB moet worden opgenomen dat monitoring van trillinghinder in de bouwfase plaatsvindt in opdracht van ProRail in plaats van de aannemer
20	Algemeen	De overheid streeft naar een relatie met haar burgers uitgaande van begrippen zoals 'participatiemaatschappij', de 'participerende burger', etc.	Begin december 2015 heeft Stichting Samen voor Vught een 'Memorandum Spoortrillingen Vught' aangeboden aan de opdrachtgevers van het PHS-traject 'Meteren-Boxtel'. Aan het slot van dit memorandum	Ten einde de kans te vergroten dat met bewonerswensen voldoende rekening wordt gehouden, en om zorgen en onrust onder de omwonenden verder te kunnen wegnemen,

		<p>is het volgende procesvoorstel gedaan: “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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.” <p>Aan dit voorstel is in het geheel geen opvolging gegeven. De door pro-rail in het leven geroepen klankbordgroep en werkgroepen zijn puur voor de vorm georganiseerd ten einde op dit onderdeel in een juridische procesgang een ‘is aan voldaan’ te kunnen melden. Op geen enkele wijze zijn bewoners actief betrokken bij de totstandkoming van de MER/OTB</p>	<p>zien wij graag een actievere rol van de omgeving bij de totstandkoming van het TB.</p> <p>Wij stellen hiervoor de volgende twee onderdelen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doe het onderzoek opnieuw en 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. Dit geldt zeker in het geval andere maatregelen vanwege doelmatigheid niet in aanmerking komen
--	--	--	---

		Onderzoek naar gedifferentieerd rijden ontbreekt in MER	Op 17 juni 2017 heeft het ministerie van I&M in het kader van PHS het volgende besluit genomen. “In het overleg met de regio is afgesproken dat er een studie komt naar gedifferentieerd rijden specifiek voor het traject door ‘s-Hertogenbosch om de overlast voor omwonenden te beperken. Dit onderzoek wordt afgestemd en moet passen binnen het lopende landelijke onderzoek.”	Gezien de hoge waarden voor geluid en trillingen, waarbij in de projectsituatie overschrijdingen conform Bts geconstateerd zijn, is het noodzakelijk om Vught ook te betrekken in het onderzoek naar gedifferentieerd rijden.
--	--	---	--	---

Geluid:

Het Ontwerp Tracébesluit is weinig ambitieus in het verminderen van geluidsoverlast maar is er meer op gericht om de nog beschikbare speelruimte zo veel mogelijk te benutten. Er wordt volgens ons niet voldaan aan Europese Richtlijnen en adviezen van de World Health Organisation om de geluidsoverlast te verminderen. Wel is het zo dat door de verdiepte ligging in het centrum van Vught een verbetering van het geluidsniveau gerealiseerd gaat worden. Voor andere delen van Vught en langs het betreffende traject is dit niet het geval en zitten veel huizen boven de grens van 55dB, de waarde waarboven het geluidsniveau de gezondheid kan schaden. Sommige woningen zitten zelfs op een niveau van >65dB op de gevel. Vooral de goederentreinen in de avond en de nacht zullen hun weerslag hebben op de mensen die langs het spoor wonen. Ook op het gebied van trillingen zitten veel bewoners (ruim) boven de streefwaardes. Vaak is de te verwachten overlast een combinatie van (te) hoge waarden op het gebied van geluid én trillingen.

Dit biedt theoretisch gezien geen enkele ruimte meer in het afwijken van de bestaande planning in de aantallen goederentreinen en de verdeling over de dagdelen, zonder dat dit grote gevolgen heeft op het welbevinden en de gezondheid van deze mensen. Daarbij zijn er twijfels of de prognoses die in het Ontwerp Tracébesluit staan beschreven, correct en realistisch zijn: Er staan namelijk meerdere onzorgvuldigheden, foute berekeningen en aannames in, met alle risico's van dien. Bovendien mist er een uitgewerkt plan om snel in te spelen op incorrecte prognoses en hebben bestaande procedures een doorlooptijd van minimaal een jaar, waarschijnlijk eerder 2 jaar. Dit is veel te lang aangezien het om de gezondheid van kinderen en volwassenen gaat.

Met de huidige prognoses worden al veel streefwaardes overschreden worden. Volgens ons, zijn er dus geen verdere uitbreidingsmogelijkheden voor het goederenvervoer mogelijk op dit traject. Gezien de steeds strengere regelgeving op het gebied van geluidsoverlast van de Europese Unie, lijkt het ons noodzakelijk om betere maatregelen te treffen om overlast van geluid en trillingen te voorkomen, of anders een alternatieve route voor goederenverkeer te onderzoeken die meer toekomstbestendig is.

Het besluit is niet conform Europese Richtlijnen inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai

In het OTB gaat men ervan uit dat in het project de vastgestelde en bepaalde geluidproductieplafonds niet overschreden mogen worden. Deze plafonds die zijn echter zodanig hoog dat het aantal geluidgehinderden en slaapverstoorden toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie.

De Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai stelt dat het aantal gehinderden en slaapverstoorden terug gebracht moet worden en dat hier actieplannen voor ontwikkeld moeten worden. Het aandachtsgebied van deze richtlijn zijn de agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners en spoorlijnen met meer dan 30.000 treinen per jaar. Met de invoering van PHS (en zeker na de herroutering goederenvervoer) valt Vught binnen het aandachtsgebied van deze Europese richtlijn.

Uit de gegevens van de MER blijkt dat door het realiseren van dit Tracébesluit het tegengestelde wordt bereikt: Het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapverstoorden neemt toe ten opzichte van de referentiesituatie. Hiermee voldoet het besluit niet aan de Europese Richtlijnen inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om de geluidmaatregelen aan te passen zodat het besluit voldoet aan de Europese richtlijnen rondom omgevingslawaaai.

Aanvullende vragen

- Op welke manier is er omgegaan met de Europese Richtlijnen inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai?
- Is of wordt er een actieplan opgesteld om de geluidbelasting op het traject Meteren Boxtel in de loop van de jaren te verminderen, conform deze richtlijnen

Streefwaardes zijn niet conform richtlijn WHO/Europa en in strijd met artikel 8.1 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens

Informatie WHO: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/policy/who-night-noise-guidelines-for-europe>

De WHO (World Health Organisation) maakt zich zorgen over de schadelijke gevolgen van nachtelijk geluid op de gezondheid van mensen en in het bijzonder van kwetsbare groepen zoals ouderen en (jonge) kinderen. De organisatie adviseert een interim doel van 55dB voor de nachtelijke geluidbelasting (L_{night}) en een uiteindelijk doel van 40dB voor de nachtelijke geluidbelasting. (Zie document: Night noise guidelines for Europe) Dit wordt niet bereikt of nagestreefd door uitvoering van het Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel.

Bovendien is er niet eens een poging gedaan de richtlijn van de WHO na te komen: De streefwaardes/toetsingswaardes worden gelijkgesteld aan de volledig opgevulde GPP's (waar nog ruimte in zat ten opzichte van de huidige situatie). Dus in plaats van geluidbelasting te verminderen, wordt de mogelijke groei maximaal benut. Er is onvoldoende onderzocht of er mogelijkheden zijn om de geluidbelasting te verlagen. Er is niet aannemelijk gemaakt waarom de snelheid van goederentreinen in de nacht (waarop er geen reizigersvervoer is) niet lager kan zijn om zo de overlast te beperken.

Dit is in strijd met de richtlijn van WHO en bovendien ook nog in strijd met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, waar het recht op bescherming van de woning vernoemd staat.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om streefwaardes te hanteren die voldoen aan de richtlijnen van WHO/Europe. Tevens verzoeken wij om alternatieve routes en snelheden voor het (nachtelijk) goederenvervoer onderzoeken.

Aanvullende vragen

Waarom zijn de streefwaardes van dit project alleen gebaseerd op het volledig benutten van de geldende geluidproductieplafonds (die op sommige referentiepunten schadelijk hoog zijn), en zijn ze niet gebaseerd op basis van afwegingen m.b.t. de gezondheid en leefbaarheid van de mensen die langs het spoor wonen?

Is er inzicht in de te verwachten extra medische kosten die gemaakt moeten worden als gevolg van de nadelige gezondheidseffecten van spoorgeluid (en uiteraard ook trillingen) op de gezondheid van mensen die langs het traject Meteren-Boxtel wonen?

Het besluit is in strijd met het Verdrag inzake de rechten van het kind, New York, 20-11-1989

Informatie: Verdrag inzake de rechten van het kind:<http://wetten.overheid.nl/BWBV0002508/2002-11-18>

Geluidsoverlast in de nacht kan leiden tot verstoorde slaap en kan daardoor schadelijk voor de gezondheid zijn. Er is in de MER daarom aandacht besteed aan de verstoorde slaap van personen in de nachtelijke periode van 23.00 tot 07.00 uur.

De grootste geluidbelasting gaat echter in de avond zijn, 20 procent van de goederentreinen gaat in een tijdbestek van 4 uur langskomen: Van 19.00 tot 23.00 uur. Per uur heeft deze periode dus de meeste goederentreinen. Naast de L_{night} is dus ook L_{evening} belangrijk voor de gezondheid, met name van kinderen die in de buurt van het spoor wonen en die in deze periode in slaap proberen te komen. Hier is op geen enkele manier aandacht aan besteed in de MER

Dit besluit is daarom in strijd met Verdrag inzake de rechten van het kind, New York, 20-11-1989, waarin wordt gesteld dat ieder kind het recht heeft op bescherming van de gezondheid en dat de gezonde leefomgeving van kinderen bewaakt moet worden.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om een lagere streefwaarde voor geluid in de avond en de nacht te hanteren, om daarmee (jonge) kinderen te beschermen tegen de schadelijke invloeden van geluid op hun gezondheid en ontwikkeling.

Tevens verzoeken wij om in het ontwerptractébesluit een apart hoofdstuk te wijden aan de bescherming van de gezondheid van kinderen die langs het traject opgroeien, net zoals er nu ook (terecht) veel aandacht wordt besteed aan de bescherming van bepaalde planten en diersoorten. Adviezen van deskundigen, zoals (kinder)artsen, zouden hierbij een rol moeten spelen.

Aanvullende vragen

- Wat is de geluidbelasting in de avond per deelgebied (L_{evening}) en hoeveel personen <18 jaar worden in deze periode blootgesteld aan waardes van meer dan 55dB (conform de geluidscategorieën zoals ze ook voor L_{night} zijn vastgesteld).
- Waarom wordt er in de MER geen aandacht besteed aan de bijkomende gezondheidsrisico's voor kinderen vanwege de hoge geluidbelasting in de periode 19.00 uur tot 23.00 uur?

Bestaande spoorweg wordt niet zomaar 'gewijzigd'

In de MER, bladzijde 9, staat het volgende:

kan ook een hogere betrouwbaarheid aan goederenvervoerders worden geboden. Met het project wordt een nieuwe goederenroute aan het netwerk toegevoegd die ook in het kader van het Trans Europees Transport Netwerk (TEN-T) van belang is om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden met de grensovergang Venlo en Ruhrgebied. Waar reizigersvervoer een vaste dienstregeling kent, is het goederenvervoer meer vraaggericht. Door steeds grotere zeeschepen is er sprake van steeds grotere pieken en dalen in de vraag naar goederenvervoer.

Er wordt dus een **nieuwe** goederenroute aan het netwerk toegevoegd die van belang is voor de Rotterdamse haven. Hiervoor wordt een **nieuwe** aftakking van de Betuweroute gerealiseerd. Over deze nieuwe route gaan volgens de prognose meer dan 20.000 goederentreinen per jaar dwars door de woonwijken van Vught en voor een aanzienlijk deel gaan deze goederentreinen in de nachtelijke periode rijden. Er wordt een situatie gecreëerd die in geen enkel opzicht te vergelijken is met de bestaande situatie, waarbij er voornamelijk sprake is van reizigerstreinen en er in de nachtelijke periode nauwelijks treinverkeer is. Toch wordt er op een groot deel van het traject Meteren-Boxtel bij het toetsen van de streefwaardes omtrent geluid uitgegaan van de streefwaardes die horen bij het wijzigen van een bestaande spoorweg. Dit doet geen recht aan de ingrijpende veranderingen die op het traject Meteren-Boxtel gepland worden.

De bestaande geluidproductieplafonds, die eigenlijk bescherming moeten bieden tegen de toename van geluidsoverlast, worden volgens ons op een onjuiste manier gebruikt om de verplichtingen die het creëren deze nieuwe situatie met zich meebrengt, te omzeilen.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om te erkennen dat er door het creëren van een nieuwe goederenroute een situatie ontstaat, waarbij de aard van de bestaande spoorweg zodanig veranderd dat er niet meer gesproken kan worden van een wijziging maar dat er eigenlijk een nieuwe situatie wordt gecreëerd. Wij verzoeken dan ook om de voorkeurswaarde op geluidgevoelige objecten langs het gehele traject Meteren-Boxtel gelijk te stellen aan de voorkeurswaarde die gehanteerd wordt bij het aanleggen van een nieuwe spoorweg.

Gedifferentieerd rijden is ook in Vught noodzakelijk

Op 17 juni jl. heeft het ministerie van I&M in het kader van PHS het volgende besluit genomen. “In het overleg met de regio is afgesproken dat er een studie komt naar gedifferentieerd rijden specifiek voor het traject door ‘s-Hertogenbosch om de overlast voor omwonenden te beperken. Dit onderzoek wordt afgestemd en moet passen binnen het lopende landelijke onderzoek.”

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om, gezien de hoge waardes voor geluid en trillingen, waarbij in de projectsituatie overschrijdingen conform Bts geconstateerd zijn, Vught ook te betrekken in het onderzoek naar gedifferentieerd rijden.

Werkelijke toename overlast van goederentreinen incorrect

Op bladzijde 83 van het Ontwerp Tracébesluit staat het volgende:

Weekdag versus werkdag goederenvervoer

Omdat de weekenden en vakantieperioden rustiger zijn, zijn de aantallen op een gemiddelde weekdag lager dan op een gemiddelde werkdag. Voor de bepaling van de benodigde capaciteit op het spoor zijn de hogere gemiddelde intensiteiten op een werkdag bepalend. Deze aantallen zijn verkregen door de verwachte jaaraantallen te delen door 300 werkdagen per jaar. Voor de bepaling van de milieueffecten zijn echter de gemiddelde intensiteiten per weekdag van belang (en dan verdeeld over de dag, avond en nachtperiode; dit is voor geluid wettelijk zo geregeld). Voor de omrekening van jaaraantallen naar gemiddelde weekdagen is het jaaraantal gedeeld door 365.

Hierin staat dat voor de MER gekeken wordt naar de gemiddelde intensiteiten per weekdag i.p.v. per werkdag. Voor het effect van fijnstof e.d. is dit te begrijpen maar het zou zeer onlogisch zijn als bij het bepalen van het aantal slaapverstoorden en geluidgehinderden uit zou worden gegaan van het gemiddelde per weekdag, omdat de extra goederentreinen juist op de werkdagen rijden. (Zie OTB bladzijde 85) Als een persoon slecht slaapt vanwege veel geluidsoverlast dan komt dat echt door de herrie in een bepaalde nacht en niet door het gemiddelde geluid verdeeld over de hele week. Het aantal slaapverstoorden in de autonome situatie wordt vergeleken met de plansituatie. In de autonome situatie is er voornamelijk sprake van reizigerstreinen die gelijkmatiger verdeeld zijn over de weekdagen. In de plansituatie komen er veel goederentreinen bij die voornamelijk op de werkdagen gaan rijden. Deze laatste categorie uitspreiden over het aantal dagen in de week geeft een incorrecte weergave van de toename in het aantal slaapverstoorden.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om, indien het aantal geluidgehinderden en slaapverstoorden bepaald is op basis van de verdeling van de goederentreinen over de weekdagen, dit aan te passen. Er wordt op deze manier geen realistisch beeld geschetst van de toename van het aantal slaapverstoorden. De 'lichte toename' waar in de MER over gesproken wordt, zou in werkelijkheid een stuk minder licht kunnen zijn.

Aanvullende vragen

In welk wetsartikel staat beschreven dat er voor geluid (en trillingen) gekeken mag worden naar de gemiddelde intensiteiten per weekdag?

Mogelijk incorrecte snelheden gehanteerd bij berekeningen.

De geplande en beschreven snelheid van de treinen komt niet overeen met snelheidsprofielen in de diagrammen in de bijlage. (Bladzijde 98 OTB-rapport geluid 's-Hertogenbosch-Vught deel 1) De snelheid van goederentreinen vanuit Eindhoven gaat in Vught van 80 naar 95 km/h als gevolg van de vrije kruising naar Tilburg. (Zie ook bladzijde 74 van de MER). Er wordt vermeld dat de berekeningen zijn uitgevoerd op basis van deze mogelijk incorrecte snelheidsprofielen. Incorrecte gegevens leiden tot foutieve berekeningen van toekomstige geluidswaardes en trillingswaardes. Wij vermoeden dat er mogelijk met de verkeerde waardes is gerekend omdat bij de berekeningen van de trillingen de toename van V_{\max} op veel plaatsen (bijna) gelijk is gebleven (op plekken waar geen fysieke veranderingen aan het spoor zijn. Logisch gezien moet de V_{\max} stijgen wanneer de snelheid van goederentreinen van 80 naar 95 gaat.

Voorstel:

Wij verzoeken de staatssecretaris om er voor te zorgen dat de gegevens waarop de OTB-MER gebaseerd is, correct zijn en correct worden weergegeven in het rapport. Dit betekent, volgens ons, dat de snelheidsprofielen gecorrigeerd worden en de prognoses op het gebied van trillingen en

geluid opnieuw berekend worden, indien nodig. Het is wenselijk dat In de rapportage duidelijker vermeld wordt op basis van welke gegevens de berekeningen zijn uitgevoerd, zodat deze controleerbaar zijn.

Aanvullende vragen

Wat zijn de correcte geluidsprofielen van de treinen op het traject Vught-Boxtel in de plansituatie? Op basis van welk geluidsprofiel zijn de trillings- en geluidswaardes in de projectsituatie voor het traject Vught-Boxtel berekend?

Incorrecte tabel

Betreft: OTB-rapport geluid 's-Hertogenbosch-Vught deel 1

Bij bijlage C zijn de waardes van de Plafondwaarde en de Geluidswaarde project verwisseld.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om er voor te zorgen dat de gegevens waarop de OTB-MER gebaseerd is, correct zijn en correct worden weergegeven in het rapport.

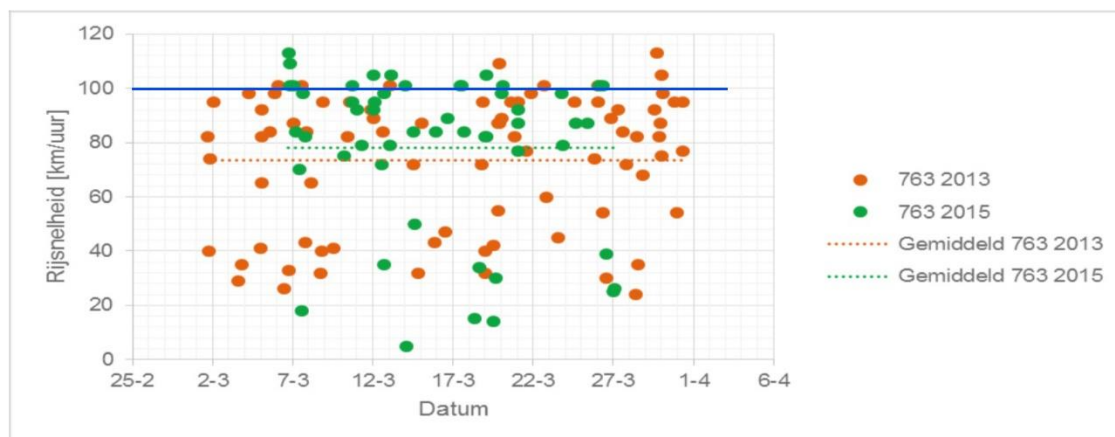
Onzorgvuldigheid t.o.v. toekomstige snelheden.

Op bladzijde 103 van het OTB staat vermeld dat op het traject Meteren Boxtel geen verhoging van de rijsnelheid van de reizigerstreinen plaats vindt.

Op bladzijde 24 van het OTB-deelrapport geluid staat dat de maximale rijsnelheid voor reizigersmaterieel in de plansituatie wordt verhoogd van 130 naar 140 km/u.

Het is dus onduidelijk met welke rijsnelheid er in de toekomst gereden gaat worden en met welke snelheid de toekomstige geluid- en trillingswaardes berekend zijn. Zoals eerder vermeld zijn de juiste snelheidsdiagrammen niet aanwezig in de bijlages. Deze onduidelijkheden scheppen geen vertrouwen in de zorgvuldigheid waarmee de berekeningen in het kader van dit project zijn gedaan. Bovendien is het aannemelijk dat de snelheid van (goederen) treinen in de toekomst nog verhoogd gaat worden wanneer het nieuwe beveiligingssysteem ERMTS ingevoerd gaat worden. Hier is bij de berekeningen ook geen rekening mee gehouden.

Er wordt gesteld dat goederentreinen maximaal 100 km/u mogen rijden. Uit de metingen van ProRail zelf uit 2015 (OTB deelrapport trillingen deel 1, bladzijde 25) blijkt echter dat goederentreinen vaak harder rijden dan 100km/u. In de gemeten situatie geldt méér dan 30% van de aangegeven rijsnelheden in de tabel hoger dan 100km/u is.



Figuur 9 Rijsnelheid goederentreinen oostelijk spoor 763, gedurende maart 2013 en maart 2015

Wanneer er geen beter systeem komt op de maximumsnelheid te bewaken, zijn de prognoses van toekomstige waardes op het gebied van geluid en trillingen en het aantal overschrijdingen van de streefwaardes onbetrouwbaar.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om verduidelijking van de toekomstige snelheden: Correcte snelheidsprofielen voor alle situaties bijvoegen (plan, huidig, referentie) bijvoegen. Controleren van de berekeningen waarop de beslissingen voor maatregelen gemaakt zijn, zo nodig herberekenen. Het is belangrijk om zorgvuldig te werk gaan, aangezien de resultaten van de berekeningen een grote impact hebben op gezondheid en leefomgeving van mensen die langs het spoor wonen.

Indien de maximumsnelheid van goederentreinen niet hanteerbaar of controleerbaar is, dan zou dit ook een onzekerheidsfactor kunnen zijn in de gehanteerde rekenmethodiek. Wij vragen de staatssecretaris om de betrouwbaarheid van de gehanteerde data en de gehanteerde rekenmethode te verifiëren en zo nodig maatregelen te nemen om de betrouwbaarheid te garanderen

Aanvullende vragen

Van welke snelheidsprofielen is men uitgegaan bij het berekenen van de toekomstige waardes van geluid en trillingen?

In hoeverre is er rekening gehouden met een verhoging van de snelheid van (goederen) treinen in de toekomst, bijvoorbeeld als gevolg van de invoering van ERMTS?

Is er een prognose vanaf wanneer ERMTS toegepast kan/gaat worden op het traject Meteren-Boxtel?

Is het mogelijk of te voorzien dat in een toekomstige netverklaring de toegestane snelheid van 100 km/u voor goederentreinen bij een beladingsklasse D4 op het traject Meteren-Boxtel verhoogd wordt?

Is het mogelijk of te voorzien dat in een toekomstige netverklaring goederenvervoer uit een zwaardere belastingsklasse dan D4 toegestaan wordt op het traject Meteren-Boxtel?

Betrouwbaarheid berekeningen discutabel

Zoals eerder vermeld zijn de streefwaardes van het project gelijk aan de maximaal gevulde geluidproductieplafonds. Hierdoor zijn er toekomstige waardes van 65dB op woningniveau berekend en aanvaardbaar gevonden.

Bij een streefwaarde die zo hoog is, is overschrijding van de prognose zeer ongewenst, dus dan moet je ervan uit kunnen gaan dat de rekenmodellen de toekomst voor 100% goed kunnen voorspellen.

Dat is in de praktijk natuurlijk een onmogelijke opgave. Zoals uit voorgaande punten van deze zienswijze blijkt, lijken er wat slordigheidsfouten in het project geslopen te zijn, waardoor de berekeningen van de toekomstige geluidswaardes mogelijk minder betrouwbaar zijn.

Bovendien worden meteo-invloeden soms niet of nauwelijks meegenomen in rekenmodellen terwijl deze wel van invloed kunnen zijn. Wind kan bijvoorbeeld een invloed tot wel 10dB hebben.

Wij maken ons zorgen over het feit dat de berekeningen, voor zover wij weten, niet geverifieerd zijn door controlemetingen. In hoeverre is het rekenmodel getoetst aan de werkelijkheid?

Wat wij ons bovendien afvragen is, of het stijgen en dalen als gevolg van de verdiepte ligging in Vught op de één of andere manier effect heeft op het geluid dat een trein produceert en of dit effect meegenomen is in de rekenmodellen.

Voorstel

Vanwege de mogelijke onnauwkeurigheid van de berekeningen, verzoeken wij de staatssecretaris om controlemetingen uit te voeren op maatgevende punten langs het spoor in Vught om het gehanteerde rekenmodel te verifiëren.

Ook zou er een nulmeting uitgevoerd moeten worden op meerdere punten langs het traject en zou er een controlemeting plaats moeten vinden, kort na de oplevering van het project. Het gaat hierbij ook om metingen in de slaapvertrekken van huizen aan het spoor.

Vanwege de onzekerheid van rekenmodellen en onderliggende gegevens en mogelijke effecten die niet in de rekenmodellen verwerkt zijn, zou de streefwaarde voor alle woningen langs het spoor met minimaal 10 dB verlaagd moeten worden naar maximaal 55dB. (In plaats van minimaal 55dB.) Een bijkomend voordeel is dat deze streefwaarde ook conform de richtlijnen van de WHO-Europe is.

Aanvullende vragen

Welke rekenmethode is er gebruikt bij het bepalen van de toekomstige geluidswaardes?

Zijn de geluidbelastingkaarten gemaakt met behulp van de rekenmethode van de Europese Unie 'CNOSSO-EU'?

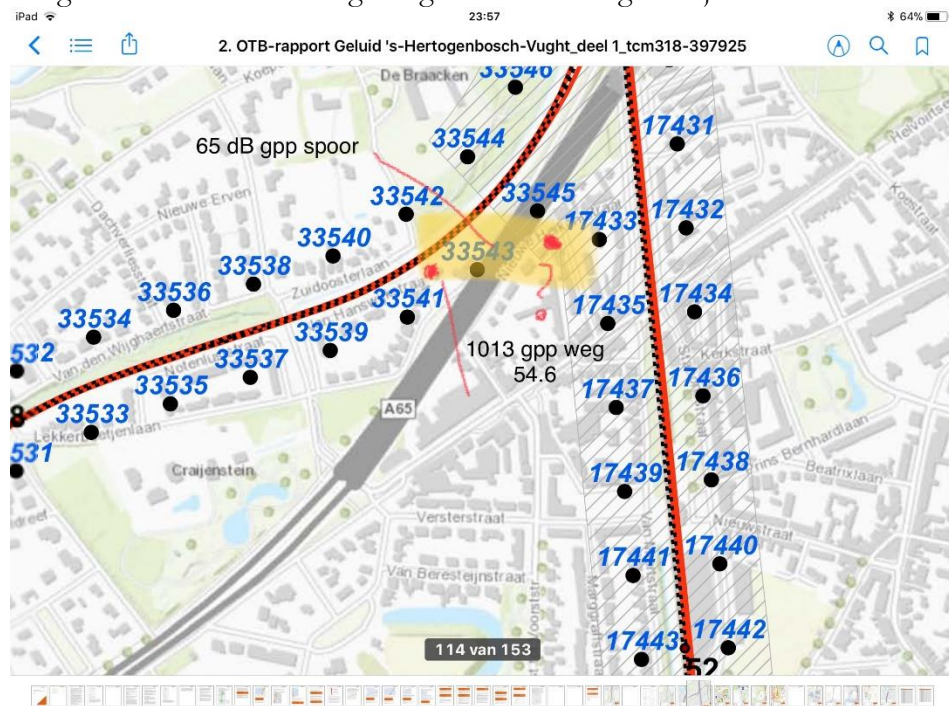
Neemt de snelheid van goederentreinen bij het omhoog gaan vanuit de verdiepte ligging in Vught af als gevolg van de stijging, waardoor er weer versneld moet worden op het moment dat de trein voorbij de verdiepte ligging is? Zo ja, heeft dit effect heeft op het geluid van de trein en is dit meegewogen als factor bij de berekeningen in het rekenmodel?

Zijn meteo-invloeden verwerkt in het rekenmodel van het bepalen van de toekomstige geluidswaardes?

Het RIVM voert steekproefsgewijs verificatiemetingen uit. Zijn deze in het verleden uitgevoerd in Vught en wat waren hiervan de resultaten? Zijn deze (eventuele) metingen meegenomen bij het bepalen van de juiste maatregelen tegen de geluidsoverlast?

Cumulatie:

Het rapport geeft geen duidelijkheid over de gecumuleerde waardes van weg en spoor in Vught. Blijkbaar moet er volgens de wet alleen getoetst worden als minimaal 1 van de 2 waardes na de wijzigingen nog hoger dan plafondwaarde is. Als beide waardes net onder het GPP van spoor en weg liggen, dan is de gecumuleerde overlast wellicht groot maar die hoeft wettelijk gezien niet aangepakt te worden. Zie bijvoorbeeld op dit plaatje van bij de Nieuwe Heikantstraat waarbij de geluidswaardes van weg en spoor weliswaar lager zullen zijn dan in de huidige situatie, maar waarbij het gecumuleerde niveau logisch gezien toch hoog zal zijn.



In de MER wordt op bladzijde 135 wel gesproken over het aantal gehinderden als gevolg van gecumuleerde effecten maar daarbij wordt niet precies duidelijk gemaakt op welke delen langs het

traject deze effecten dan precies plaatsvinden. Er wordt gesteld dat de gecumuleerde effecten licht verminderen in de deelgebieden 2 en 3, maar een lichte vermindering betekent dat het merendeel van de overlast nog blijft voortbestaan. Dit is geen wenselijke situatie.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om de effecten van cumulatie van geluid van N65 en spoor beter in kaart te brengen en de mogelijkheden te inventariseren om de situatie in deze gebieden te verbeteren.

Versterking geluid en trillingen:

Aanvullende bron: RIVM, Wonen langs het spoor (2014)

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-475068.pdf>

Uit onderzoek is bekend dat een combinatie van trillingen en geluid de hinder en slaapverstoring kan versterken.

Deze extra verstoring als gevolg van trillingen is niet meegenomen bij het vaststellen van het aantal slaapverstoorden in de MER. Alleen de waarde van geluidbelasting in de nacht (L_{night}) wordt bekeken wanneer men het aantal slaapverstoorden in de plansituatie weegt. Dit geeft geen realistisch beeld van de werkelijk te verwachten slaapverstoorden.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om nieuwe inzichten en onderzoeken omtrent de versterking van de effecten van geluid en trillingen betrekken in het onderzoek naar de toekomstige geluidsoverlast en het aantal slaapverstoorden.

Voor die gevallen waarbij er sprake is van cumulatie van de gezondheidsrisico's vanwege geluid en trillingen, vragen wij om een andere afweging van maatregelen:

Voor huizen waarbij een overschrijding conform Bts voorspeld is in de plansituatie, zou een soepelere doelmatigheidstoets op moeten worden gesteld, wanneer zij ook wat betreft de geluidswaardes boven voor de gezondheid onacceptabele waarde van L_{den} 55dB zitten. Dit vanwege de cumulatie van gezondheidsrisico's.

Voor huizen waarvan de geluidswaardes boven de voor de gezondheid onacceptabele waarde van L_{den} 55dB zitten, en waarvan de toekomstige V_{max} boven de streefwaarde zit, zou de 30% toename -regel van V_{max} niet moeten gelden. Dit vanwege de cumulatie van gezondheidsrisico's.

Toetsing en handhaving geluidswaardes:

Als na een jaar (het liefst eerder) blijkt dat gerealiseerde plafondwaardes op het gebied van geluid en trillingen niet bereikt zijn als gevolg van verkeerde aannames of berekeningen, moet de situatie hersteld worden zonder dat er weer een doelmatigheidstoets aan vooraf gaat. Van een professionele organisatie mag je verwachten dat een project correct uitgevoerd wordt en als dit niet het geval is, dan is ProRail verantwoordelijk en aansprakelijk. De lasten van een incorrecte planning en uitvoering mogen niet bij de omwonenden van het spoor terecht komen.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om strengere normen omtrent de handhaving en de toetsing op te nemen in het Ontwerp Tracébesluit (bijvoorbeeld door een nulmeting en controlemeting) waardoor er sneller ingespeeld kan worden op overschrijdingen. Maatregelen die nodig zijn om onjuiste prognoses te corrigeren zouden geen doelmatigheidstoets moeten krijgen..

Vrijstelling naleving geluidproductieplafonds:

Aanvullende informatie: OTB-rapport geluid 's-Hertogenbosch-Vught deel 1:

- Bijlage C

- bladzijde 7 over de tijdelijke geluidsschermen.

Conform artikel 11.36 van de wet milieubeheer, mag er na het vaststellen of wijzigen van de GPP's vrijstelling aangevraagd worden voor de plafonds tijdens de realisatie van een project.

De vrijstelling wordt aangevraagd voor de gehele duur van de bouwfase en gebruik van het tijdelijke spoor. Deze periode zal enkele jaren in beslag nemen. Het is onduidelijk waarom deze vrijstelling voor zo'n lange periode noodzakelijk is.

We maken ons zorgen over de periode waarin de geluidsschermen ten noorden van de N65 en in de oksel van de boog richting Tilburg verplaatst worden. Staan er dan tijdelijk geen geluidsschermen daar? En hoe lang duurt dit verplaatsen? Hier wordt niets over vermeld in het OTB.

Uit Bijlage C blijkt dat er in Vught ook vrijstelling is aangevraagd voor GPP's die niet gewijzigd of vastgelegd zijn in het kader van het project. Wij vragen ons af of dit nodig is en waarom.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om meer inzicht te geven in de geluidbelasting op de woningen tijdens de bouwfase, aangezien deze enkele jaren in beslag neemt. Dit is te realiseren door een overzicht te maken van huizen langs het spoor waarin de te verwachten L_{den} in de tijdelijke situatie wordt weergegeven.

Indien de verlaging van de geluidproductieplafond ingaat op het moment dat het besluit goedgekeurd is, worden de gewijzigde plafonds uiteraard overschreden maar wij verzoeken de staatssecretaris om het momenteel geldende GPP's als een maximum te hanteren van de mogelijke overschrijding. Indien de geluidbelasting in de tijdelijke situatie niet onder de waarde van de huidige GPP's kan blijven, verzoeken wij om duidelijkere richtlijnen te hanteren voor zowel het aantal dB waarmee het geluidproductieplafond overschreden mag worden, als het aantal dagen dat dit mogelijk is.

Wij verzoeken ook om een duidelijkere motivatie waarom er voor de GPP's die niet tot het akoestisch plangebied horen en/of waar geen fysieke wijzigingen aan het spoor gepland staan, een vrijstelling is aangevraagd. Indien er geen redelijke motivatie is, dan verwachten wij dat voor deze GPP's geen vrijstelling verleend wordt.

Aanvullende vragen

Hoeveel tijd zit er tussen het weghalen van de bestaande geluidsschermen en het terugplaatsen van de schermen? M.a.w.: Is er een periode waarin er ten noorden van de N65 en in de oksel van de boog richting Tilburg geen geluidsschermen staan. Wat is in deze periode de te verwachten geluidbelasting op de woningen langs dit traject?

Verdubbeling spoor bij Venlo:

Aanvullende informatie: [Hogere prioriteit verdubbeling spoor](#)

In de MER wordt de beschikbare capaciteit van de grensovergang besproken en er wordt vermeld dat er nog geen rekening is gehouden met de mogelijke spoorverdubbeling tussen Venlo en Vierssen.

Capaciteit van de drie grensovergangen

Met Duitsland zijn afspraken gemaakt over de capaciteit van de drie grensovergangen en de verdeling hiervan. De maximale capaciteit van Emmerich is in 2030 toegenomen van 110 tot 192 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen door het gereed komen van het derde spoor Emmerich-Oberhausen. De capaciteit van de grensovergang Venlo bedraagt maximaal 96 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke spoorverdubbeling tussen Venlo en Vierssen die de capaciteit op de grensovergang Venlo zou verhogen. De capaciteit van de grensovergang Oldenzaal – Bentheim is maximaal 96 goederentreinen per etmaal voor beide richtingen samen.

Volgens onze informatie heeft de verdubbeling van het spoor in oktober 2017 een hogere prioriteit gekregen in de Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. De kans op verdubbeling van het spoor voor 2030 is hierdoor een stuk groter geworden. Het doel van deze verdubbeling is onder andere om een goede verbinding te creëren tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied. Het is vreemd dat er in de MER staat dat hier geen rekening mee is gehouden.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris te onderzoeken of en hoe de geplande spoorverdubbeling tussen Venlo en Vierssen invloed heeft op de huidige prognoses van goederenvervoer via het traject Meteren-Boxtel. Indien de prognoses aangepast hierdoor niet meer kloppen, verwachten wij dat de geplande maatregelen aangepast worden.

Aanvullende vraag

Is er wettelijk gezien nog een toename van het aantal goederentreinen mogelijk op het traject Meteren-Boxtel tot aan 2040, met inachtneming van de maatregelen zoals ze in het onderhavige ontwerptrajectbesluit vermeld worden?

Kan de geluidbelasting in de plansituatie nog sluipenderwijs toenemen zolang de toename jaarlijks onder de 2dB blijft?

Is het mogelijk dat de spoorverdubbeling bij Venlo eerder afgerond is dan het derde spoor als aansluiting op de Betuweroute, waardoor het traject Meteren-Boxtel intensiever belast gaat worden dan nu voorspeld wordt?

De huidige handhaving van geluidproductieplafonds is in strijd met het gelijkheidsbeginsel uit artikel 1 van de grondwet:

Ooit is er het systeem van geluidproductieplafonds bedacht. Bij het bepalen van de geluidproductieplafonds is men uitgegaan van geluidmetingen in de jaren 2006, 2007 en 2008 +1.5 dB.

Deze werkwijze heeft als resultaat dat er op referentiepunten langs het spoor waar in het verleden al hoge geluidswaardes waren (bijvoorbeeld als gevolg van nalatigheid of lage prioriteiten binnen een gemeente of omdat er toevallig in die jaren op dat traject ouder materieel reed) er een vrijbrief afgegeven is om op deze locatie blijvend een hoge geluidbelasting te legitimeren.

“Waarom is er bij een deel van het traject een hoger geluidsscherm dan op een ander deel....ja, dat mag vanwege het GPP. Waarom worden sommige mensen die langs een traject wonen wel beschermd tegen geluidsniveaus die hun gezondheid schaden en andere mensen niet....ja, dat mag volgens het GPP.”

Mensen worden niet op dezelfde manier beschermd tegen een geluidbelasting die schadelijk is voor hun gezondheid. De huidige handhaving van geluidproductieplafonds is daarom in strijd met het gelijkheidsbeginsel uit de grondwet.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om uit te gaan van een gemeenschappelijk maximaal plafond op basis van medische, ethische en logische argumenten voor alle referentiepunten binnen de bebouwde kom, zodat alle mensen op dezelfde manier beschermd worden tegen een te hoge geluidbelasting.

Aanvullende vragen:

Is de staatssecretaris het met ons eens dat, wanneer wettelijke kaders er toe kunnen leiden dat er besluiten genomen worden die gezondheidsrisico's voor burgers aanzienlijk kunnen verhogen, deze wettelijke kaders herzien moeten worden?

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? Kunt u duidelijk maken in welk mate dit NS-materieel afweek van andere spoorverbindingen in Nederland?

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 geluidproductieplafonds en die in Vught in het bijzonder?

Welke maatregelen treft u als blijkt dat het treinverkeer meer geluid produceert dan de norm? Welke ander maatregelen heeft u daarvoor ook overwogen?

Kunnen bewoners nu al de rapporten krijgen over de handhaving van het geluidproductieplafond?

Zorgen omtrent de uitvoering van de MJPG sanering van Klein Brabant:

De wijk Klein Brabant in Vught valt net buiten de akoestische projectgrenzen van het ontwerptractébesluit, omdat de geplande verdiepte ligging niet doorloopt tot na de wijk. (Kilometers 53.7 tot ongeveer 55) Voor wat betreft trillingen en veiligheid valt deze wijk wel binnen het plangebied maar wat betreft geluid is de wijk buiten het plangebied gehouden, mede omdat de wijk op de lijst van de MJPG-sanering staat. De woningen in de wijk worden wel vernoemd in de tabel van bijlage F van het OTB-rapport geluid waarin de geluidwaarde op maatgevende posities woningen na maatregelen wordt weergegeven. Er worden hierbij géén maatregelen vermeld waardoor de L_{den} in de plansituatie onveranderd in de tabel staat, met een extreem hoge waarde van 72dB.

Bewoners van deze wijk krijgen dus geen inzicht in de toekomstige L_{den} als gevolg van het onderhavige ontwerptractébesluit en de sanering. Het rapport inzake de MJPG sanering zou eigenlijk tegelijkertijd met de OTB-MER Meteren-Boxtel beschikbaar zijn, maar heeft vertraging opgelopen. Wij zijn van mening dat wij hierdoor niet de juiste informatie hebben om op een juiste manier op dit ontwerptractébesluit te kunnen reageren.

Wij vragen ons af of er een mogelijkheid is dat de goederenherrotering van start gaat voor de afronding van de MJPG sanering. Officieel moet de MJPG-sanering voor 2030 voltooid zijn maar de streefdatum voor de start van de goederen herrotering ligt enkele jaren eerder. Er wordt wel gezegd dat de planning van de sanering samenvalt met de planning van de boog bij Meteren. Maar een planning is iets anders dan een voorwaarde. Er zou een 100% garantie moeten zijn dat de sanering van Klein Brabant gereed is op het moment dat de boog bij Meteren in gebruik genomen wordt.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om te erkennen dat er op dit moment voor bewoners van de wijk Klein Brabant te Vught onvoldoende inzicht is in de effecten van het ontwerptractébesluit op de geluidbelasting in de plansituatie, en verzoeken u om deze informatie, indien dit geen onderdeel van het MJPG rapport blijkt te zijn, op een andere manier ter beschikking te stellen aan de bewoners in Klein Brabant, met het recht om naar deze informatie te verwijzen bij het aantekenen van beroep tegen het toekomstige tractébesluit.

Wij verzoeken de staatssecretaris om in de voorwaarden van het OTB te vermelden dat de MJPG-sanering in de wijk Klein Brabant te Vught gerealiseerd moet zijn voordat er sprake is van goederenherrotering via de boog bij Meteren. Deze koppeling zou, volgens ons, verplicht moeten zijn, dus niet alleen in de planning moet de einddatum gelijk zijn, maar ook in de praktijk.

Regelingen omtrent de Betuweroute als hoofdcorridor voor goederenvervoer.

Er wordt gesteld dat de Betuweroute de belangrijkste corridor voor goederenvervoer is en moet blijven. Op dit moment wordt de capaciteit van de Betuweroute nog niet volledig benut en is er slechts 70 procent van de planning gerealiseerd.

In *De Betuweroute, vervoerde tonnen, emissies en beleid* (2017) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ([link](#)) staat het volgende:

“Vanaf 2000 geldt conform de Europese regels een gebruiksheffing voor de spoorinfrastructuur (TK, 1998a; V&W, 1996). Voor het gebruik van de Betuweroute en het gemengde net zijn dan ook vergoedingen vastgesteld. De gebruikskostenvergoeding in Nederland is alleen bedoeld om de gebruiksafhankelijke beheerskosten (kosten van instandhouding infrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsverdeling, enzovoort) te dekken (Railcargo, 2015). De gebruiksvergoedingssystematiek kende een overgangsregeling die tot doel had een geleidelijke ingroei van de tarieven mogelijk te maken. Hierdoor konden tariefschokken worden voorkomen en kon toch een korting worden gegeven op het gebruik van de route. Op het gemengde net wordt het kilometertarief gedifferentieerd naar het treingewicht (zie tabel 4.1). Op de Betuweroute gold tot 2012 een gewichtsonafhankelijk kilometertarief (zie tabel 4.2) (TK, 2008) maar sinds 2012 is er een onderscheid naar treinen van minder en meer dan 3.000 ton. Sinds 2012 zijn op het gemengde net de gewichtsklassen en tarieven verschillende malen aangepast. Doordat de subsidie in het kader van de overgangsregeling is stopgezet, zijn de kosten in 2015 verder gestegen. Sinds 2012 is op de Betuweroute een hoger tarief voor treinen boven de 3.000 ton ingevoerd en is er een differentiatie voor losse locs naar de tracés, Havenspoorlijn of A15-tracé (zie tabel 4.3). Ook heeft het kabinet in 2012 een algehele tariefsverhoging van de gebruiksvergoeding opgenomen van 20 procent (Prorail, 2017). Prorail heeft na eerder onderzoek van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) de systematiek van de gebruiksvergoeding gewijzigd. Dit alles heeft geleid tot een stijging van de gebruiksvergoeding in de periode 2014-2016. Naar aanleiding van een besluit van de ACM na een klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven (FMN) heeft Prorail de gebruiksvergoeding met ingang van 2017 weer aangepast, waardoor er sprake is van een sterkere differentiatie naar gewicht. Tevens is de gewichtsklasse tot 160 ton gesplitst (TK, 2015).”

Wat we lezen is dat de kosten voor vervoerders die goederen over Betuweroute willen vervoeren met enige regelmaat veranderen en, mede afhankelijk zijn van allerlei zaken zoals subsidies, beleidsafspraken, beheerskosten etc..

Het zou zeer schadelijk zijn wanneer er in de toekomst goederentreinen via de boog bij Meteren gaan rijden, dwars door dorpen en steden, terwijl er nog capaciteit over is op de Betuweroute, alleen maar omdat deze route goedkoper is.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om maatregelen te treffen die er voor zorgen dat de capaciteit van de Betuweroute maximaal benut wordt, voordat goederentreinen omgeleid worden via de boog bij Meteren. Voorbeeld: Het traject Meteren-Boxtel wordt financieel onaantrekkelijker gemaakt voor vervoerders dan de Betuweroute.

Aanvullende vragen

Is het mogelijk dat er goederentreinen gaan rijden via de aftakking bij Meteren terwijl er nog capaciteit is op de Betuweroute?

Welke afspraken zijn er nu al gemaakt omtrent het stimuleren van het goederenvervoer via de Betuweroute?

Doelmatigheidstoets selectief toegepast.

Er wordt regelmatig gesproken over maatregelen die niet doorgaan omdat ze niet doelmatig zouden zijn, maar in het centrum van Vught wordt het spoor verdiept aangelegd, waardoor de geluidsoverlast in dat gebied drastisch afneemt en er een parkachtige omgeving gecreëerd kan worden. Dit is toch echt een méér dan doelmatige oplossing voor de problematiek, maar wij vinden dit wel een terechte maatregel omdat het de leefbaarheid in het centrum aanzienlijk verbeterd. In het kader van het gelijkheidsbeginsel, zou de wijsheid die bij deze beslissing een rol heeft gespeeld (om

een breder blikveld te hebben dan wat er wettelijk gezien noodzakelijk en doelmatig is) ook getoond kunnen worden bij het bepalen van de maatregelen voor de andere delen in Vught, want daar zijn effectievere maatregelen nodig om de leefbaarheid in de toekomst te garanderen.

Cumulatie overlast van elkaar passerende treinen

In de prognose neemt het aantal goederentreinen drastisch toe. De kans dat 2 goederentreinen elkaar passeren binnen de bebouwde kom neemt daarmee ook toe. Dit zal een versterkend effect hebben op het niveau van het geluid en de trillingen.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om de cumulatie van geluid en trillingen van 2 passerende treinen mee te nemen de rekenmodellen.

Aanvullende vragen

In hoeverre wordt er in de rekenmodellen van trillingen en geluid rekening gehouden met elkaar passerende treinen?

Wordt er op dit moment en in de toekomst bij het maken van de planning rekening gehouden met de locatie waar goederentreinen elkaar passeren?

Zijn er wettelijke regels omtrent de locatie waar (zwaar) goederenmaterieel elkaar mag passeren?

Aanvullende vragen en opmerkingen m.b.t. geluid

Omschrijving situatie	Argumentatie	Voorstel
Extra toename van geluid door verhoogde ligging N65 In de nieuwe situatie wordt de kruising A65 en spoor omgedraaid. Mijn zorg is de extra toename van geluid door de A65 gezien het feit dat deze hoger komt te liggen.	Er worden geluidsschermen geplaatst, deze zullen zeker op korte afstand zorgen voor een geluidsreductie, echter zal het geluid over het geluidsscherm heen gebogen worden en op grotere afstand tot een toename van het geluid geven.	In hoeverre is dit effect onderzocht en welke maatregelen gaat men daar voor nemen? Geluidsproductie aanpakken bij de bron, extra stil asfalt, wellicht dat de vorm van de schermen effect heeft, lagere maximum snelheid ter hoogte van Vught handhaven.
Is er bij de berekeningen ook rekening gehouden met de windrichting, die een extra versterkend effect geeft?	De windrichtingen veranderen door klimaatverandering.	Berekeningen controleren op heersende windrichtingen en indien nodig aannames in berekeningen aanpassen.
Stapeling van geluidseffecten opmerking 1	In Vught Noord treedt in cumulatie op van geluid veroorzaakt door A2, A65, N65 en het spoor. Verder vinden boven Vught regelmatig straaljager oefeningen plaats door Defensie. Is hier ook rekening mee gehouden?	Zoals al in punt 1 genoemd, verder geen oefeningen houden rondom Vught.
Stapeling van geluidseffecten opmerking 2	In Vught Zuid treedt cumulatie van geluid op door A2, Spoor en luchtverkeer	Aanvullende maatregelen bij spoor en A2 nemen om dat geluid maximaal weg te nemen.

	<p>Eindhoven Airport.</p> <p>Daardoor is het nooit meer echt stil. Op zondag ochtend bijv. is het verkeer rustig maar vliegt defensie geregeld omdat andere tijdsloten geboekt zijn voor commerciële vluchten.</p>	
<p>Stapelning van geluidseffecten opmerking 3</p>	<p>Je hoort nu al geluid van de A65;</p> <p>Geluid voor mensen die verder weg wonen kan juist toenemen.</p> <p>Invloed van de windrichting maakt veel uit.</p>	<p>Extreem goede geluidwerende maatregelen; nut en noodzaak procedure goed uitvoeren en geluidseffecten goed combineren</p>
<p>Verhoogde geluidseffecten bij hellingen van het verdiepte tracé</p>	<p>Geluidseffecten aan de randen van het verdiepte tracé: De locomotieven zullen extra vermogen moeten genereren om vanuit de tunnelbakhelling omhoog te komen.</p> <p>Dit geeft nog een extra toename van de geluidsoverlast. (Vergelijking situatie in Best).</p> <p>Is hier in MER/OTB rekening mee gehouden?</p>	<p>Hellingen niet in het gedeelte plannen waar woningen dichtbij het spoor staan.</p> <p>Extra geluidmaatregelen bij de hellingen nemen.</p>
<p>Wie controleert dat het aantal treinen en andere vervoersmiddelen wel daadwerkelijk klopt met wat in de MER/OTB staat?</p>	<p>Hoe wordt gehandhaafd als blijkt dat de daadwerkelijke getallen in de toekomst hoger liggen dan nu in de prognoses vermeld staat?</p> <p>Hoe wordt er gehandhaafd als blijkt dat de gemeten geluidsniveaus hoger liggen dan de berekende geluidsniveaus?</p>	<p>Aparte autoriteit instellen die onafhankelijk controleert.</p>
<p>Is de rekenwijze van geluidsniveaus wel juist?</p>	<p>Men neemt een gemiddelde maar juist de incidentele geluidspieken geven de meeste overlast.</p>	<p>Gemeente Vught moet er voor zorgen dat er geluidsmetingen en trillingsmetingen worden uitgevoerd (monitoren) en niet alles baseren op basis van</p>

		berekeningen.
In de tijdelijke situatie wordt er veel meer geluid toegelaten/ vrijstelling.	Tijdens de bouw wordt de overlast nog erger; niet alleen bouwoverlast maar ook treingeluid neemt in die tijd toe.	In tijd afbakenen, werk achter de geluidsschermen laten plaatsvinden Snelheid tijdelijk verlagen Handhaving van het huidige gpp
Machinisten toeteren tijdens werkzaamheden voor veiligheid		's-nachts geen werkzaamheden doen
Timing van de dag en nacht werkzaamheden;	Wat staat er in het plan? Aanvullende vraag: Diepwanden misschien in blokken van 12 uur.	Alleen overdag bouwen. Alleen 's-nachts werken indien echt nodig.
Pieter Breughellaan/ Molenvensweg gaan schermen weg.	Waarom de verdiepte ligging niet doortrekken zodat ook deze straten maximaal beschermd zijn.	Doortrekken en zo niet, afdoende geluidsmaatregelen.
We liggen wakker van de pieken in de treinen. Berekening van Lden	Piekbelasting moet op een betere manier berekend worden.	Andere berekening van Lden waarin de nacht en piekbelastingen op een zwaardere manier wordt meegenomen.
Er zijn de afgelopen jaren veel veranderingen in de prognoses geweest.	De getallen in de prognoses zijn regelmatig bijgesteld; hoe weten we of deze getallen correct zijn?	
Snelheden gaan omhoog na ingebruikname ERMTS	Is deze toename van de snelheid ook meegenomen in de geluidsberekeningen?	Geluidsberekeningen onder aanname dat ERMTS in gebruik is en treinen snelle rijden. Of: Huidige snelheden handhaven, ook na invoering ERMTS.
Noodspoor door straat	Planschade; noodspoor ligt ± 10 meter van de voordeur	Noodspoor aanleggen tussen de bestaande geluidsschermen op de spoordijk
Verwijderen groenstrook vanwege noodspoor	Planschade, straatbeeld wordt aangetast	Noodspoor aanleggen tussen de bestaande geluidsschermen op de

		spoordijk
Goederentreinen in de nacht	Goederentreinen veroorzaken piekniveaus geluid en verstoren de nachtrust	Zo min mogelijk goederentreinen. Goederentransport over de Betuwelijn.
Locatie: Zuidoosterlaan, Van Hanswijkstraat, Notenluststraat, De geplande geluidwerende schermen. Cluster S4, S5 en S6.	Ongeloof bij bewoners uit deze straten dat er nu weer gesproken wordt over geluidsschermen. Deze schermen mogen niet geplaatst worden omdat al de huizen op deze locatie zijn voorzien van geluidwerende maatregelen aan de gevel en dak! Voldoen aan de normen voor geluidsanering. Hetgeen betekend dat schermen overbodig zijn en zodoende de kosten van de maatregel niet opwegen tegen de baten.	De situatie zoals het nu is zonder schermen handhaven en het geld op andere plaatsen in het project gebruiken. Het gebied valt buiten de spoorverbinding meteren-boxtel.

Hierna volgen nog enkele specifieke vragen omtrent eerder behandelde onderwerpen:

TRILLINGEN

Gekozen referentiedatum voldoet niet aan het gelijkheidsbeginsel

Betreft: OTB PHS Meteren-Boxtel bladzijde 121 Paragraaf 3.3.4 trillingen en laagfrequent geluid

De referentiesituatie voor het deelonderzoek trillingen is gedefinieerd als de situatie voorafgaand aan de uitvoering van het project. Er is bepaald dat dit de situatie in 2015 is.

Voor het deelgebied 's-Hertogenbosch is gekozen voor een afwijkend uitgangspunt voor de referentiesituatie door het eerdere Tracébesluit Sporen in Den Bosch (SiDB). Voor dit gedeelte is de situatie gebaseerd op de Basisbeheerkaart uit 2011.

Nu is het zo dat de keuze voor 2015 als referentiesituatie voor Vught een heel ander resultaat laat zien in het aantal overschrijden conform Bts, dan wanneer men als referentiesituatie de situatie in 2014 had vastgesteld. De reden hiervan is dat per 1 januari 2015 de inlegsnelheid van de goederentreinen op het traject Meteren-Boxtel is verhoogd wat ertoe heeft geleid dat er op enkele sporen rondom Vught een gemiddelde snelheidsverhoging van 20km per uur is bepaald. De snelheid van goederentreinen heeft veel invloed op de trillingen die ontstaan.

De aanname dat de keuze voor de referentiesituatie erg belangrijk is voor het constateren van overschrijdingen conform Bts wordt gestaafd door het document PHS- METEREN BOXTEL MB144-02 DEELONDERZOEK TRILLINGEN. (077424667:D – Definitief).[\(link\)](#) In dit document wordt namelijk 2013 als referentiesituatie vergeleken met de projectsituatie. De prognose is dat voor vrijwel alle huizen langs het spoor in Vught ongeveer een verdubbeling van V_{max} in de ontwerpvariant 'vrije baan' zou optreden. De V_{max} in de referentiesituatie in deze analyse van Arcadis is ongeveer de helft van de V_{max} in de referentiesituatie van het nieuwere onderzoek.

In de nieuwere analyse met referentiesituatie 2015 blijft de toename van V_{\max} voor een groot aantal huizen binnen de 30% norm en hoeven er geen trillingsmaatregelen overwogen worden voor deze gevallen, ondanks dat de V_{\max} boven de streefwaarde ligt.

Het is echter aannemelijk dat de verhoging van de inlegsnelheid in 2015 (en daarmee de hogere waarde van V_{\max} in de referentiesituatie) in Vught niet gerealiseerd had kunnen worden zonder de aanpassingen in 's-Hertogenbosch in het kader van SiDB. Met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel dient men dan ook de projectsituatie in Vught te baseren op de Basisbeheerkaart uit 2011

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om ook voor Vught de referentiesituatie te baseren op de Basisbeheerkaart uit 2011, of eerder nog op de situatie van het jaar daarvoor: zie ook hierboven in het eerste Hoofdstuk Trillingen onder punt 16.

Aanvullende vragen

Welke relatie is er tussen het afronden van het project Sporen in Den Bosch en het verhogen van de inlegsnelheid per 1 januari 2015.

Voor welke trajecten is deze inlegsnelheid in januari precies verhoogd? (Op welke sporen en vanaf welke kilometring)

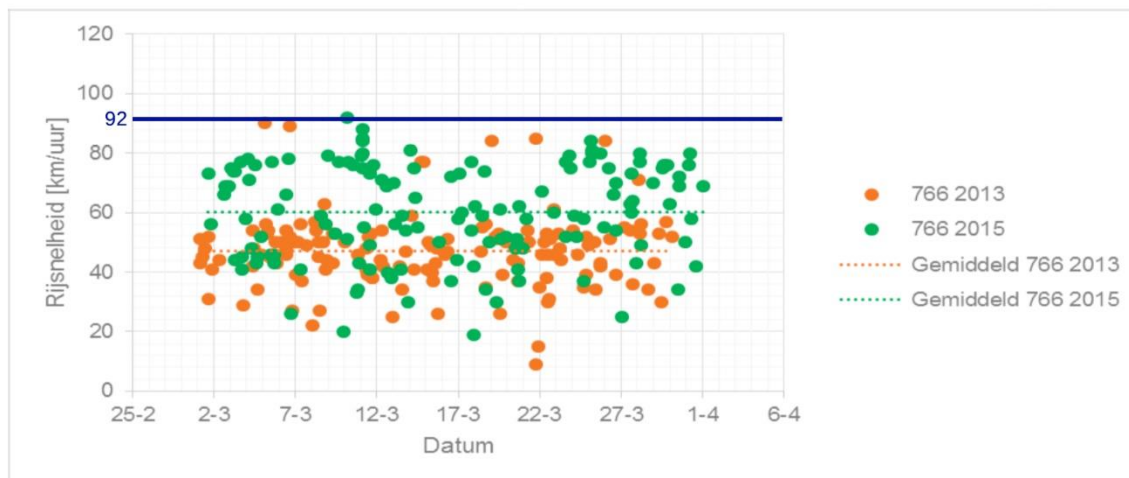
Incorrecte aanname/berekening snelheden huidige- en autonome situatie:

Los van het feit dat we de correctheid van de gekozen referentiesituatie betwijfelen, zijn er ook onjuiste zaken geconstateerd rondom de referentiesituatie 2015.

Er wordt gesteld dat ook zonder het project, de snelheden van de goederentreinen van het oostelijke en westelijke spoor, richting de 95 km/u zou gaan, vanwege de verhoging van de inlegsnelheid. M.b.v. een testmeting is geconstateerd dat deze snelheid werkelijk gerealiseerd is.

Van een gemeten gemiddelde van 60 km/u wordt gesteld dat het werkelijke gemiddelde 92 km/u is, vanwege het feit dat 5% van de data niet meegenomen zou hoeven worden. Wij vinden dit incorrect. In de Bts 2014 moeten de 2% uitschieters ook meegenomen worden in de afwegingsresultaten. En wij zijn van mening dat de 5% uitschieters bij het bepalen van de gemiddelde snelheid ook mee moet worden genomen om een realistisch beeld te krijgen van de snelheid in de referentiesituatie.

Buiten dit, ook al is er wettelijk gezien de mogelijkheid om deze 5% uit te sluiten bij het gemiddelde, dan nog kloppen berekende $V_{95\%}$ gemiddelden niet. Het bepaalde gemiddelde $V_{95\%}$ voor spoor 766 is bijvoorbeeld 92 km/u volgens tabel 8. In de tabel van spoor 766 met gemeten snelheden is de blauwe lijn er door ons in gezet als hulplijn. Zelfs zonder te rekenen is duidelijk dat je nooit op dat gemiddelde kan komen, zelfs niet door 5% van de gemeten waardes weg te laten, aangezien op 1 na, alle waardes onder de blauwe lijn liggen.



Figuur 7 Rijksnelheid goederentreinen westelijk spoor 766, gedurende maart 2013 en maart 2015

Tabel 8 Vergelijking gemiddelde en rijksnelheid goederentreinen maart 2013 en maart 2015

Spoor	V_{gem} 2013	V_{gem} 2015	V_{gem} toename	$V_{95\%}$ 2013	$V_{95\%}$ 2015	$V_{95\%}$ Toename
766	47	60	+13	72	92	+20
762	74	78	+4	76	80	+4
763	57	56	-1	97	95	-2

Iets verderop staan nog meer van dergelijke fouten, hoe komt ProRail bijvoorbeeld van een gemeten gemiddelde van 56 km/u naar een $V_{95\%}$ van 95 km/u voor spoor 763, dit is vrijwel onmogelijk. Tegelijkertijd stellen ze verder op de bladzijde dat op het betreffende oostelijke spoor (763) de snelheidsverhoging nog niet (volledig) is ingevoerd, terwijl ze in de tabel vermelden dat het gemiddelde 95 km/u is.

Kortom, wij betwijfelen ten eerste of de gesuggereerde snelheidsverhogingen in 2015 inderdaad gerealiseerd zijn. Ten tweede bevat het rapport zoveel slordigheden dat wij aan de zorgvuldigheid van de uitgevoerde berekeningen twijfelen.

Ook voor de analyses in de MER waar de toename van bepaalde risico's in beschouwing wordt genomen is het belangrijk dat de gegevens uit de referentiesituatie gebaseerd zijn op correcte data.

Voorstel

Er moet een reëel beeld geschetst worden van de referentiesituatie om de werkelijke toename van de trillingen voor de bewoners langs het spoor in Vught in kaart te brengen. Dit dient eerlijk en zeer zorgvuldig te gebeuren, aangezien het resultaat van deze berekeningen bepalend is voor de afweging van trillingsmaatregelen en dus een grote impact kan hebben op de gezondheid van mensen en de leefbaarheid langs het spoor.

De toename van V_{max} moet berekend worden op basis van correcte gegevens van de referentiesituatie.

De toename van V_{max} moet berekend worden op basis van het werkelijke gemiddelde inclusief de 5% uitschieters.

Het rapport moet voorzien zijn van de gebruikte snelheidsprofielen van goederentreinen en reizigerstreinen in de referentiesituatie en de plansituatie. In het huidige rapport is veel te veel onduidelijkheid hierover.

Streefwaardes conform Bts:

In het kader van het project wordt een *nieuwe* aftakking gebouwd bij Meteren en een *nieuwe* vrije kruising bij Vught. Ook wordt er een *nieuwe* verdiepte ligging gebouwd. Deze *nieuwe* bouwwerken zorgen ervoor dat er veel meer goederentreinen kunnen gaan rijden met een hogere snelheid waardoor de V_{per} toeneemt. Toch worden de berekende toekomstige waardes van V_{per} in Vught getoetst aan de streefwaarde behorende bij bestaande situatie. Dit is volgens ons incorrect omdat er een causaal verband is tussen de toename van de V_{per} en de nieuw te bouwen onderdelen van het project.

Bovendien worden er in de resultaten van de berekeningen van de trillingswaardes slechts 1 referentiewaarde van V_{max} en V_{per} per woning vermeld, terwijl deze waardes eigenlijk voor alle 3 de dagdelen moeten voldoen aan de streefwaardes zoals ze in de Bts vermeld worden. Onduidelijk is welke streefwaardes gehanteerd zijn. Zit hier verschil in per woning?

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om V_{per} te toetsen aan de streefwaarde van nieuwe situaties, aangezien er eigenlijk een heel nieuw goederentracé gerealiseerd wordt..

Bovendien is het wenselijk om meer duidelijkheid scheppen over de toetsing van de toekomstige geluidswaardes aan de streefwaardes. Aan welke waardes is er precies getoetst, aan de waardes voor de dag of de nacht, aan de waardes voor bestaande of nieuwe situaties etc.?

Rekenmethode trillingen

Bron: RIVM 2016:

https://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/Maart/Een_uniform_rekenmodel_voor_spoortrillingen_2016_Ontwikkelingsmogelijkheden

Spoortrillingen: een uniform rekenmodel. In: Geluid (nummer 3, september 2017). Arnold Koopman en Edwin Verheijen

https://www.dbvision.nl/bestanden/overons/publicaties/2017/Rekenmodel_trillingen_RIVM.pdf

Er is momenteel weinig consensus over de wijze waarop prognoses worden uitgevoerd. Bovendien treden er verschillen in de resultaten van verschillende rekenmethodes op in de orde van een factor 2.

Het ministerie van I&M heeft dan ook het RIVM opdracht gegeven om te komen tot een uniforme betrouwbare rekenmethodiek voor spoortrillingen. In het rapport naar aanleiding van deze opdracht evalueert het RIVM bestaande methodes.

Op bladzijde 124 van het rapport van het RIVM komt een rekenmodel van Arcadis-Fugro niet erg goed uit de test. Is dit het model dat Arcadis gebruikt heeft voor de prognose van trillingen in Vught in het kader OTB Meteren-Boxtel? In het OTB-rapport trillingen deel 1 wordt er niet echt duidelijkheid gegeven over het gebruikte rekenmodel. Op bladzijde 12 staat "Voor het opstellen van een trillingsprognose heeft Arcadis een analytisch model ontwikkeld".

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om rekening te houden met de bevindingen van het RIVM en een betrouwbaar model voor de prognose van toekomstige trillingen voor te schrijven.

Vragen

Is het rekenmodel dat Arcadis gebruikt heeft voor de prognose van trillingen t.b.v. het OTB Meteren-Boxtel gelijk aan het rekenmodel dat besproken is in het rapport van het RIVM (Een

uniform rekenmodel voor spoortrillingen 2016) onder de naam: 'GeoVibration en Arcadis-Fugro en Momfer (meting+Barkan+gebouwfactor)' ?

EXTERNE VEILIGHEID:

Risicovolle objecten

Het tankstation met benzine en gasopslag aan de Kempenlandstraat in Vught (aan de kant van het spoor) is niet vermeld als risicovol bedrijf langs het traject (in het kader van het risico bij plasbranden). Dit is vreemd, aangezien het dicht bij het spoor ligt, misschien zelfs wel binnen de 30 meter zone van het spoor.

Bovendien staat dit tankstation (en nog een andere aan de Industrieweg) wel rood omkaderd op een schermprint van de risicokaart die opgenomen is in Bijlage D, bladzijde 29.

Aanvullende vraag

Waarom wordt de veiligheid rondom het tankstation aan de Kempenlandstraat 39 in Vught niet besproken in het OTB?

GEZONDHEID:

Effectbeoordeling externe veiligheid deelgebied 3 Den Bosch Vught

Er zijn 1688 adressen die een verschuiving maken van een zeer goede milieugezondheidskwaliteit naar een redelijke milieugezondheidskwaliteit. Bovendien zijn er 9 adressen die naar een nog slechtere GES klasse 4 gaan.

Toch wordt de het verschil in externe veiligheid in de plansituatie en de referentiesituatie beoordeeld als neutraal. Deze 'neutrale beoordeling' doet geen recht aan het feit dat van bijna 10% van de mensen de milieugezondheidskwaliteit behoorlijk verslechterd.

Voorstel

Wij verzoeken de staatssecretaris om een eerlijkere voorstelling van de verslechtering van de externe veiligheid in de plansituatie te geven.

Hekken van 1.8 meter langs de verdiepte ligging.

Er worden hekken van minimaal 1.8 meter hoog langs de verdiepte ligging geplaatst i.v.m. het hoge suïciderisico in Vught.

Aanvullende vraag

De hekwerken van 1.8 meter hoog klinken in strijd met de met veiligheid en bereikbaarheid van het spoor bij calamiteiten. Hoe is hier rekening mee gehouden?

Wat voor maatregelen worden er genomen om dit risico niet te verplaatsen naar de nieuwe onderdoorgang die ter hoogte van de Wolfskamerweg wordt gerealiseerd? Wordt het hier ook onmogelijk gemaakt om op de verhoging te komen?

Nota Bene:

bijgevoegd zijn vier inspraakreacties van bewoners namelijk M.L. Tabbers, R. de Vries en A. Hagoort, de familie Togtema en de families Thomson, Van Herpen en Van Kaathoven, op wier verzoek wij de inhoud van hun reacties meenemen in onderhavige zienswijze: deze vier inspraakreacties dienen hier als geheel herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Conclusie:

Het ontwerp- Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel incl. goederenherrotering schiet ernstig tekort. Wij zijn van mening dat er nog te veel fouten, vraagpunten en onzekerheden zijn om met dit project in deze vorm verder te gaan. Wij verzoeken u dan ook dringend om uiterst zorgvuldig aandacht te

besteden aan onze zienswijze en hier een duidelijke en volledige reactie op te geven en hieraan consequenties te verbinden ten aanzien van het te nemen besluit.

Hoogachtend,
Vereniging Samen voor Vught
Prof. Ir. G. J. Maas, voorzitter

Mr. M.E.G. van Erp, secretaris

Postadres secretariaat Boslaan 1, 5263 GW Vught
Emailadres: info@samenvoorvught.nl