

Hare Excellentie Staatssecretaris mevrouw drs. S. van Veldhoven- Van der Meer
De leden van de Vaste Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat
De leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant
De leden van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught
De leden van de Gemeenteraad van de gemeente Vught

Vught, 11 april 2019

Geachte Excellentie, geachte leden van de Vaste Tweede Kamercommissie I&W,
geachte leden van Gedeputeerde Staten, geachte leden van Provinciale Staten,
geachte leden van het college van B&W en geachte leden van de gemeenteraad,

Betreft: het project PHS Meteren-Boxtel,

Met genoegen hebben wij kennis genomen van de brief van de Staatssecretaris van 28 maart jl. inzake het project PHS Meteren-Boxtel, althans waar het betreft het treffen van maatregelen tegen trillingshinder ten oosten van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Vught in Vught-noord en het invoeren van de zogenaamde Quieter Routes in verband met het tegengaan van geluidshinder.

Voor wat betreft de geluidshinder constateert de Staatssecretaris dat met alle nu beoogde maatregelen er ongeveer evenveel ernstig geluidgehinderden en slaapverstoringen zijn als in de huidige situatie en dat op diverse plekken de geluidshinder zal toenemen ten opzichte van nu. Ook het treffen van maatregelen aan de oostzijde van het spoor in Vught-noord tegen trillingshinder lost niet alle trillingshinder langs het traject op.

Voorts wijst de Staatssecretaris er op dat zij samen met ProRail een innovatie-agenda gaat opstellen, waarbij er voor het project PHS Meteren-Boxtel gezocht wordt naar mogelijkheden om proeven te doen met mogelijkheden die nu nog niet zijn vrijgegeven, om te bekijken of deze effectief zijn en wat de effecten zijn op beheer en onderhoud van het spoor. ProRail gaat voorts naar aanleiding van de uitkomsten van een expertsessie voor de verdiepte bak in Vught onderzoeken of het ontwerp te optimaliseren is voor trillingen, binnen de randvoorwaarden van budget en ruimtelijke grenzen van het Tracébesluit. Voor Vught-noord geldt dat mocht er tijdig een nieuwe trillingsbeperkende maatregel zijn die minimaal een vergelijkbaar effect heeft en tegen dezelfde of lagere kosten, maar bijvoorbeeld met minder hinder is te bouwen, dan kan besloten worden de wanden te vervangen door die nieuwe maatregel: hiervoor zal in het Tracébesluit een bepaling worden opgenomen.

Wij mochten op 26 maart jl. een gesprek hebben met vertegenwoordigers van ProRail, welk gesprek, dat overigens al in november 2018 was afgesproken en in januari zou hebben plaatsgevonden, door ProRail werd verzet naar eind maart (5 maanden vermorst). Het gesprek zou gaan over hoe om te gaan met onze zienswijze naar aanleiding van het ontwerp-Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel. In dat kader hebben wij vooraf een aantal vragen toegestuurd aan ProRail. Korthedshalve verwijzen wij voor deze vragen naar de bijlage.

Tot onze teleurstelling zijn deze vragen inhoudelijk nauwelijks aan de orde geweest, omdat men uitgebreid is ingegaan op wat er nu is aangepast in het Tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit. Het overleg werd door ProRail versmald tot het zenden van informatie, hetgeen overigens in het gehele traject tot dusverre de lijn is geweest. Van actieve burgerparticipatie komt, ondanks de vele pogingen onzerzijds, bitter weinig terecht. Ook is men ingegaan op de onderzoeken naar hinderbepalende maatregelen die door de Staatssecretaris zijn of worden gelast.

Wederom tot onze teleurstelling bleek dat niet al die verdere onderzoeken zullen leiden tot verdere vermindering van de overlast op het traject, en zeker niet in Vught. Ook uit de bovenstaande citaten uit de brief van de Staatssecretaris krijgen wij niet de indruk dat conform de opdracht van Europese Richtlijnen om het aantal gehinderden te verminderen alles wordt gedaan om de overlast van geluid en trillingen, en dus de aantasting van de gezondheid van bewoners langs het spoor, op te heffen.

Wij moeten constateren dat niet alle aanbevelingen van de expertsessie of van het rapport van Arcadis inzake het Aanvullende onderzoek trillingsmaatregelen analyse Vught-noord van 21 november 2018 worden meegenomen of op de innovatie agenda worden geplaatst. Het is zeer onzeker of doeltreffende maatregelen meegenomen kunnen worden in het Tracébesluit of de tenuitvoerlegging daarvan. Er wordt geen blijk gegeven van enige creativiteit om binnen regels en normen innovaties toe te passen of om buiten regels en normen om de beste maatregelen te bezien of te nemen. De Commissie MER zegt daarover in haar rapport van 15 mei 2018 dat dat zeker moet gebeuren.

Er wordt geen aandacht besteed aan in het buitenland al bewezen technieken. Uit de opdrachten tot verder onderzoek aan ProRail spreekt geen gevoel van urgentie en deze sporen niet aan tot snelle resultaten: sterker nog, het is hoogst onwaarschijnlijk dat de resultaten van deze verdere onderzoeken op tijd komen om deze nog mee te kunnen nemen in het Tracébesluit.

Hoe fraai de ambities ook lijken, het zijn ambities die voor Vught en haar bewoners geen verbetering zullen opleveren ten opzichte van de huidige situatie, maar zelfs per saldo leiden tot verslechtering zoals de Staatssecretaris ook aangeeft in haar brief.

Het getuigt van weinig inlevingsvermogen om voor de verwachte trillingshinder in het gehele traject door Vught enkel en alleen maatregelen voor te stellen voor het ergst getroffen gebied, daar waar onze zienswijzen duidelijke aanknopingspunten bieden om meer te doen dan puur het minimale. Een concreet voorbeeld is de proef met langzamer rijden voor nachtelijke goederentreinen. Tijdens informatie-avonden is gemeld dat Pro-rail een brief met een beschrijving van de positieve effecten van snelheidsreductie naar 40 km/u op trillingshinder van goederentreinen reeds naar I&M (thans I&W) heeft verstuurd. Tot onze verbazing lezen we dat hier verder onderzoek wordt voorgesteld.

Wij kunnen niet anders concluderen dan dat bij het opstellen van het Tracébesluit budgettaire en politieke redenen een belangrijker rol spelen dan de gezondheidsaspecten van de bewoners langs het spoor.

Maatregelen die een verbetering zouden kunnen zijn, worden onderzocht / vooruitgeschoven en daarmee buiten het project gehouden.

Het is ons duidelijk geworden dat er geen waarborg of garantie wordt gegeven dat elke innovatie die een verbetering met zich brengt voor de leefbaarheid in het project PHS Meteren-Boxtel ook daadwerkelijk zal worden uitgevoerd.

Wij doen als vereniging Samen voor Vught een dringend beroep op u allen om onze zorgen om de leefbaarheid en gezondheid van bewoners langs het spoor zeer serieus te nemen en meer garanties en waarborgen te geven dat bij de tenuitvoerlegging van het project de beste innovaties en maatregelen worden toegepast en gehandhaafd. Wij doen als vereniging Samen voor Vught voorts een dringend beroep op u allen om de urgentie zichtbaar te maken door werkelijk ruimte te creëren om uitvoering en invoering van verbeteringen in het project mogelijk te maken. Zeker voor zo'n langjarige en grootschalige investering moet kwaliteit boven snelheid gaan.

Wij doen als vereniging Samen voor Vught in dat verband tevens een dringend beroep op u allen om aan ProRail opdracht te geven om in het TB alle mogelijkheden tot toepassing van innovaties op te nemen en om ProRail tot snelheid te manen bij alle verdere onderzoeken met tussentijdse meetmomenten zodat voortgang versus projectplanning kan worden gemonitord.

Tenslotte doen wij een dringend beroep op u om ProRail opdracht te geven alle punten, vragen en opmerkingen uit de zienswijzen van bewoners op het OTB inhoudelijk te behandelen in de Nota van Antwoord. Wij mochten al een proeve zien van de wijze waarop ProRail de zienswijzen samenvat, maar deze proeve laat zien dat niet alle opgeworpen punten en vragen worden behandeld. De clustering van punten die wordt toegepast leidt ertoe dat te veel wordt 'veralgemeniseerd', waardoor (detail)punten en vragen buiten de boot vallen en er te weinig wordt ingegaan op prangende kwesties. Deze methode zal er uiteraard toe leiden dat een gang naar de Raad van State moet worden overwogen.

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

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

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

Vragen en opmerkingen voortvloeiend uit zienswijze PHS

Het project PHS Meteren-Boxtel is in het OTB beschreven vanuit het ‘object’ met als doel de technische inpassing van het spoor, zoals instanties als ProRail het als hun opdracht zien. Voor ons resten nog vele vragen en opmerkingen die zijn gerelateerd aan de vraag: wat doet het project met onze gezondheid, met onze leefbaarheid, worden wij er een gelukkige gemeente van? In het verlengde daarvan zijn de vragen: in hoeverre wordt aan de normen voldaan en welke maatregelen kunnen een feitelijke toets doorstaan?

1. Gezondheid

- In hoeverre worden gezondheidsrisico's gelopen? Blijven er nog risico's op bedreiging van onze gezondheid bestaan? Deze vragen zijn te bezien vanuit de huidige versus de toekomstige situatie, mede gelet op de toename van het treinverkeer.
- Kan ProRail of de gemeente een inzicht in of een overzicht leveren van de ontwikkeling van de 'hinder' in Vught vanaf een moment in het verleden, bijvoorbeeld het jaar 2000, en met een verwachting naar de toekomst, bijvoorbeeld 2030?
- Het cumulatievraagstuk wordt onvoldoende onderkend. Het gaat om cumulatie van bronnen van overlast (autoverkeer, treinverkeer, luchtvaart) en van soorten van overlast (trillingen, geluid, externe veiligheid, fijnstof) en van cumulatie in tijd.
- Hoe wordt meegenomen de mate waarin overlast wordt versterkt door milieu-invloeden, zoals droogte en wateroverlast?
- Tegen de achtergrond van studies naar levensverwachting (TNO) is de vraag in hoeverre Nederlandse wetgeving in lijn is met Europese Richtlijnen en aanbevelingen van de WHO inzake het terugdringen van overlast. (Zie bijvoorbeeld de Europese Richtlijn 2002)
- In aansluiting op het advies van de MER-commissie moet er veel meer worden ingegaan op aanvullende maatregelen voor geluid. "Er moet inzicht komen in significante milieueffecten (ook al zijn deze wettelijk gezien toelaatbaar) en in de mogelijke maatregelen om deze te beperken". De commissie zegt ook dat maatregelen ontbreken om significante toename van laagfrequent geluid te beperken, ook onder de wettelijke geluidswaarde. Wordt er bij de aanvullende onderzoeken naar geluidsoverlast rekening gehouden met deze constatering? (Uit recente metingen (Gezondheidsmonitor december 2018) blijkt dat Vught de gemeente is met de hoogste vorm van geluidsoverlast door treinen.)
- Voor wat betreft trillingen constateert de commissie dat de informatie over de effecten van trillingen op de gezondheid geheel ontbreken. Worden deze effecten nu wel gemeten in het aanvullende onderzoek naar trillingen?
- Wordt er voldoende "ruim" gekeken naar aard en aantal gehinderden langs het spoor? Zie bijvoorbeeld de het TNO-rapport 'Wonen langs het spoor' uit 2014, waar gekeken is naar gehinderden binnen 300 meter langs het spoor, en niet binnen 100 meter zoals in het OTB.
- Hoeveel bewoners langs het spoor worden nu eigenlijk getroffen? De gemeente moet de GGD opdracht geven een gezondheidsonderzoek onder bewoners langs het spoor in Vught te doen in een voldoende ruime strook, bijvoorbeeld 400 meter. Dit is mede van belang met het oog op gezondheidskosten die samenhangen met gezondheidsproblemen gerelateerd aan het spoor: arbeidsongeschiktheid, werkloosheid, beroep op bijstand.

2. Normen

- De commissie MER concludeert onder andere dat de conclusies voor gezondheid niet sporen met de achtergrondinformatie over geluid en trillingen: welke normen zijn er aangehouden, welke niet en waarom is deze keuze gemaakt?
- Welke normen voor andere risico's zijn meegenomen, zoals bijvoorbeeld in verband met vervoer gevaarlijke stoffen?
- In welke mate worden toekomstige normen meegenomen? In het OTB lijkt voor sommige onderdelen al wel een toekomstige norm meegenomen, zoals stillere treinen, maar niet voor andere, zoals de WHO-norm voor terugdringing van geluidsoverlast. Waarom deze selectieve keuzes?

3. Maatregelen

- Zijn of worden de voorgestelde maatregelen getoetst op de feitelijke vraag hoeveel bewoners er al dan niet op vooruit gaan?
- Het doelmatigheidsprincipe mag niet worden ingezet daar waar maatregelen de gezondheid van mensen verbeteren.
- In hoeverre sluit het Vughtse verkeerscirculatieplan aan op de gevolgen van de omkering weg- spoor? In hoeverre heeft de gemeente al van haar bevoegdheden gebruik gemaakt zoals voorzien in de nieuwe Omgevingswet?
- Verkeersveiligheid betreft ook gezondheid. In hoeverre worden maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid meegenomen? Zo mag bijvoorbeeld een uitstroomweg niet uitkomen op een 30-km gebied.
- Waarom worden er nu al geen raildempers gebruikt in Vught? In West Brabant gebeurt dat kennelijk wel.
- Er worden nu al vrachtwagens op treinen geladen voor een betrouwbare corridor naar Italië en Polen: welke maatregelen worden voorzien voor de invloed hiervan op trillingen en geluid?

4. Overige punten

1. Situatie na oplevering: als na gereedkomen van het project blijkt dat niet aan de gestelde normen wordt voldaan, wat wordt dan de situatie? Zijn er handhavingsbudgetten? Blijven de projectnormen de grens? Welke garanties worden gegeven? Hoe wordt overigens gehandhaafd? (Overtreding van gestelde normen wordt nu niet aangepakt, zie bijvoorbeeld bij het hoofdstuk Externe Veiligheid)
2. Proef met langzaam rijden van goederentreinen in de nacht: wat is de opzet van de proef? Krijgen de bewoners inzage in de opzet?
3. Proef met nadere toetsing op trillingen en geluid: wat is de opzet van deze toets? Wanneer start deze? Krijgen de bewoners inzage in de opzet?
Naar aanleiding van de onlangs uitgebrachte Nieuwsbrief en de daarin vermelde onderzoeken, vragen wij om een nadere planning van de onderzoeken naar geluid en trillingen die al worden of zullen worden uitgevoerd en het testen van innovaties (mogelijk op het tijdelijke spoor in Vught) met het doel deze nog toe te passen in het uiteindelijke ontwerp.
Hoe passen deze in de aanloop naar de publicatie van het TB? Wordt in dat TB voldoende ruimte meegenomen om mogelijk uit die onderzoeken voortvloeiende

alternatieven mee te nemen binnen de kaders van dat TB? Beïnvloeden de resultaten van die onderzoeken de gezondheid van bewoners en hoe zwaar wordt dat gewogen?

4. Frequentie van treinen: de vraag naar de toekomstige frequentie van treinen wordt steeds gecompliceerder: in november was er het bericht dat op het PHS-netwerk in de toekomst elke 7,5 minuut een intercity kan gaan rijden, dus 8 treinen per uur, waarbij ook een zogenaamde sneltrein (trein tussen sprinter en intercity) wordt voorzien voor het traject Breda-Tilburg-Den Bosch-Utrecht.
Dat komt allemaal door Vught Noord, waarbij ook de lijn Tilburg- Vught-Den Bosch met 5 spoorwegovergangen zwaarder wordt belast. Dit gaat dus ook consequenties krijgen voor de tijdstippen waarop goederentreinen nog door de Vughtse corridors komen, en voor de verkeersafwikkelingen in het dorp. Hoe wordt er nu al rekening gehouden in de huidige plannen met deze ontwikkelingen?
5. De vraag is of voorstellen van indieners van zienswijzen die van nut of van belang kunnen zijn voor de aanbesteding/aannemers c.q. de uitvoering van de werkzaamheden ook daadwerkelijk mee te nemen in TB/aanbesteding. Ons voorstel hierbij is om een aparte sessie te organiseren waarin deze punten geïnventariseerd kunnen worden.