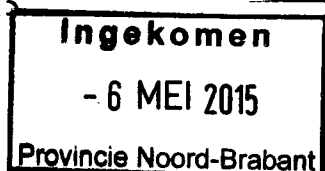


Provinciale Staten van de provincie Noord Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's Hertogenbosch
t.a.v. Hoogedelgestrenge heer W. van de Donk, commissaris.

Helmond, 30 april 2015

Uw kenmerk 3797088



3811086
DIV_STAN

GRF

Hoogedelgestrenge Heer,

Wij hebben begrepen dat onze brief van 12 maart 2015 op 22 mei in de provinciale Staten zal worden behandeld. Wij hebben inmiddels van ons gemeentebestuur een antwoord ontvangen. Onze reactie aan de burgemeester en de gemeenteraad van Helmond hebben wij hierbij ingesloten.

Namens de 120 bewoners van de gebieden langs het spoor (stationskwartier) hopen en vertrouwen wij, dat u ook uw medewerking en ondersteuning op het gebied van de snelheidshandhaving op het spoor, het trillings- en geluidsonderzoek en de coulance afhandeling van de ontstane schade zult gaan verlenen.

Met vriendelijke groet,

Namens de drie verenigingen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Mirkes'.

J Mirkes, VvE Arcade
Stationsplein 46
5701PE Helmond.

Bijlagen: brief ministerie Infrastructuur en Milieu 20 april 2015- gemeentebestuur Helmond 9 april 2015 en 30 april 2015 – Directie Pro rail 30 april 2015



de heer J. Mirkes
Stationsplein 46
5701 PE HELMOND

Ingenieursbureau Helmond

Helmond, 9 april 2015

Onderwerp: reactie op nuances na realisatie spoortunnel

Ons kenmerk: 1501604082 JB

Uw kenmerk: brief

Doorkiesnr.: 0492-587833

Uw brief d.d.: 12 maart 2015

Geachte heer Mirkes,

Op 17 maart 2015 ontvingen wij uw brief, "nuances na de realisatie van de spoortunnel en toename treinintensiteit", waarin u ingaat op de nieuwe Stationsomgeving en daarbij diverse vormen van "overlast" aankaart. Omdat de inhoud van uw brief ingaat op vormen van overlast waarvoor verschillende partijen verantwoordelijk zijn, zullen wij u in deze brief ook puntsgewijs duiden bij welke instantie het door u genoemde aandachtspunt thuis hoort.

Bij **punt 1** (ProRail) geeft u aan dat er overlast en schade aan de appartementen van de complexen Arcade en Parc Bruxelles is ontstaan, zonder deze schade expliciet te maken. Om schade mogelijk te kunnen verhalen is het belangrijk dat elke eigenaar afzonderlijk richting ProRail (de opdrachtgevende partij van de onderdoorgang) aangeeft waaruit de schade van het betreffende pand bestaat. Daarbij verzoekt de eigenaar aan ProRail een expert in te schakelen om de schade te beoordelen. Deze expert beoordeelt of schade terecht geclaimd wordt en indien dat niet het geval is zal gemotiveerd worden aangegeven waarom de schade wordt afgewezen. Uit uw brief maken wij op dat er inmiddels door verschillende bewoners een schadeclaim is ingediend en afgewezen, wij hebben inmiddels bij ProRail navraag gedaan waarom afwijzing heeft plaatsgevonden. In reactie hebben we van ProRail een aantal brieven ontvangen (8 stuks), waaruit blijkt dat door bewoners geclaimde schade al voor de uitgevoerde werkzaamheden bestond of om andere reden is afgewezen.

Ten aanzien van het ontstaan van schade door trillingen, kaart u in uw brief het inbrengen van damwanden aan. U vergelijkt daarbij de methode van het inbrengen van damwanden binnen het project Spoorzone met het inbrengen van damwanden binnen het huidige in uitvoering zijnde project Kasteelherenlaan. Daarbij schets u een leermoment wat niet aan de orde is, de andere wijze van het inbrengen van damwanden ter plaatse van de Kasteelherenlaan heeft te maken met direct in de nabijheid gelegen bedrijven. Deze bedrijven, te weten Verbi en Mevi, werken met zeer fijngevoelige apparatuur welke absoluut trillingvrij moet blijven. Dat is de werkelijke reden om damwanden ter plaatse van de Kasteelherenlaan op een andere wijze in de grond te brengen.

Als **2^e punt** (gemeente Helmond) kaart u de toename van geluidsoverlast aan, wat volgens u een direct gevolg zou zijn van toegepaste materialen etc. Omtrent dit onderwerp zijn wij een geheel andere mening



toegedaan, tijdens de ontwikkeling van dit project heeft divers onderzoek plaatsgevonden aangaande geluidontwikkeling in de directe omgeving van het Station. Alle te nemen maatregelen welke zijn aanbevolen in de opgestelde geluidrapportages zijn getroffen. Zo is er bijvoorbeeld geluid reducerend asfalt in de onderdoorgang aangebracht en aan de achterzijde van het noordelijk gelegen perron is een glazen scherm geplaatst, welke sinds week 12 van dit jaar uitsluitend een opening heeft ter plaatse van de trap nabij de fietsenstalling. In de oude situatie (vóór september 2011), was er op diverse locaties open verbinding van het spoor naar de directe omgeving. U kaart, ten aanzien van geluidreductie, ook het spoordeel aan gelegen tussen de nieuwe fietsenstalling en het oude van Gend & Loos gebouw. Dit spoordeel heeft in tegenstelling tot u aangeeft nooit toebehoort aan het project. Tevens wordt, door de veel langere nieuwe fietsenstalling, ook hier ter plaatse meer geluid gereduceerd dan in de oude situatie het geval was.

Het plaatsen van geluidschermen elders binnen onze gemeente vloeit voort uit uitgevoerd onderzoek door SRE Milieudienst in het kader van de wet geluidhinder. Onderzoekberekeningen tonen daarbij aan op welke locaties langs het spoor maatregelen nodig zijn, om aan de binnen de wet gestelde geluidnormen te voldoen. De door u genoemde locatie tussen fietsenstalling en van Gend & Loos valt qua geluidniveau binnen de daartoe wettelijk gestelde normen en daarom wordt daar geen geluidscherm geplaatst. Dat u de betonverharding van het busplein noemt als geluid verhogende factor bevreemd ons zeer. Op het busplein is vooral het motorgeluid dat bussen produceren de niveau bepalende factor en dat is niet gewijzigd ten opzichte van de oude situatie.

Verder geeft u nog aan dat het terug geplante "groen" volgens u uitsluitend bestaat uit een herbeplanting van "enkele struiken". Dit is in onze beleving een misvatting, binnen het project Spoorzone is groen als substantieel deel van het project meegenomen, binnen de pleindelen zijn zeer zware meerstammige bomen geplant van 1^e en 3^e orde. Zwaardere exemplaren dan binnen dit project geplant zijn niet- of nauwelijks verkrijgbaar en daarnaast vormt het planten van nog grotere bomen een te groot risico voor uitval. Eens te meer bevreemd ons deze opmerking omdat we vanuit Parc Bruxelles na het planten van de bomen reeds klachten hebben ontvangen dat de bomen te groot zouden zijn. Overigens in absoluut aantal zijn er binnen dit project 52 nieuwe bomen geplant en verder is een flinke hoeveelheid onder beplanting aangebracht. Wij durven dan ook met een gerust hart te stellen dat het oorspronkelijke groen ruimschoots is gecompenseerd.

Het **3^e punt** (ProRail) wat u aangeeft zijn voelbare "sterke" trillingen, daarbij geeft u ook aan dat dit fenomeen zich vooral voordoet bij de passage van zware goederentreinen. Deze goederentreinen in combinatie met een hoge snelheid zijn volgens u de belangrijkste oorzaak van de merkbare trillingen. Ten aanzien van dit aandachtspunt hebben wij uw brief ook doorgespeeld aan ProRail met het verzoek daarop te reageren. Een reactie hierop hebben wij op dit moment nog niet ontvangen, wij houden hierover vinger aan de pols bij ProRail.

Uw **punt 4** (gemeente Helmond) betreft de toename van lichtintensiteit op het Stationsplein. Hierbij geeft u aan dat de lichtintensiteit na eerdere vraagstelling van omwonenden niet omlaag is gegaan. Voor de verlichting is een lichtplan geschreven welke diverse eisen stelt aan verschillende lichtniveaus voor bijvoorbeeld rijweg, onderdoorgang, fiets-voetpaden en pleingebieden. Het lichtplan voldoet aan de daaraan wettelijk gestelde eisen, wonen in het centrum van een stad of stedelijke omgeving impliceert ook wonen in een omgeving met een groter verlichtingsniveau dan bijvoorbeeld in een buitenwijk. Naar aanleiding van



eerder verzoek zijn de lichtmasten op voetpad aan de rand van het plein wel qua lichtniveau naar beneden bijgesteld. En tevens zijn daar aan woningzijde afschermkappen in aangebracht opdat de verlichting niet bij appartementen naar binnen schijnt.

Als **Punt 5** (gemeente Helmond) geeft u aan een sterke toename van verkeersintensiteit en een gevaarlijke verkeerssituatie ter plaatse van het Arcadegebouw nabij de aansluiting met het Stationsplein. Ten aanzien van verkeersintensiteit is door gemeente Helmond altijd aangegeven wat de toekomstverwachting ten opzichte van de oude situatie zou zijn. Een groei van het aantal passerende motorvoertuigen is door de gemeente Helmond ook nooit onder stoelen of banken geschoven. Van stilstaand verkeer tot onder het Arcadegebouw is volgens ons bij normale dagelijkse doorstroom geen sprake. Goede doorstroming van het verkeer in het centrum van Helmond blijft voor ons ook een aandachtspunt.

Veiligheid staat bij ons ook hoog in 't vaandel, voor een veilige oversteekbaarheid van de Stationsstraat hebben we niet voor niets de fiets- voetbrug gerealiseerd. In de praktijk zien wij echter ook met regelmaat personen de Stationsstraat oversteken ter plaatse van het kruispunt nabij het Arcade gebouw, waar oversteken ongewenst is. Een passende oplossing om het oversteken op de ongewenste locatie te voorkomen hebben we "nog" niet voorhanden, suggesties daartoe zijn altijd welkom!

Omdat het zicht op de Stationsstraat, voor bestuurders afkomstig van het Stationsplein, te beperkt is hebben we een bolle spiegel aan de overzijde van de weg gemonteerd. Wij hopen hiermee een passende oplossing te hebben gevonden, dit omdat een ander goed alternatief in onze beleving altijd gepaard gaat met het slopen van een deel van de gerealiseerde boombak op de hoek Stationsplein / Stationsstraat.

De door u aangekaarte verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers van station, via Groenstraat langs gebouw Callenburgh, richting centrum en vice versa behoort niet tot het project Spoorzone. Wij erkennen wel dat deze verkeerssituatie niet het meest optimaal in elkaar steekt, echter binnen gemeente Helmond wordt op dit moment "nog" geen prioriteit gesteld om deze situatie te verbeteren.

U noemt ook nog dat er momenteel sneller gereden wordt dan vroeger het geval was, het ontbreekt ons aan concrete gegevens om daar direct uitspraak over te doen. Vanuit de onderdoorgang bezien is de afstand tot aan het kruispunt Engelseweg en het kruispunt bij het Stationsplein zeer beperkt (beide richtingen ca. 80 m). Het behalen van een hoge snelheid op zo'n korte afstand is haast niet mogelijk.

Ten aanzien van de door u genoemde hulpdiensten, die met sirene soms onder het Arcade gebouw doorrijden en daardoor geluidsoverlast veroorzaken, is volgens ons de situatie niet anders dan voor uitvoering van het project.

Tenslotte **punt 6** (ProRail) waarbij u aangeeft zorg te hebben over de hoeveelheid-, de soort- en de snelheid van het spoorverkeer. Ten aanzien van dit onderwerp maken niet alleen mensen in Helmond zich zorgen, dit wordt veel breder gedragen. ProRail is, als verantwoordelijke voor het spoorwegnet, zich er zeer van bewust dat er zorgvuldig om gegaan moet worden met spoorverkeer. Daarbij staat centraal dat het de taak is van ProRail de veiligheid van het spoorverkeer te garanderen.

Als bijlage hebben we aan deze brief de uitgaven van ProRail "Vervoer van gevaarlijke stoffen" toegevoegd. Mogelijk neemt dit uw ongerustheid op dit vlak enigszins weg. Uiteraard blijft gemeente Helmond betrokken bij elke nieuwe ontwikkeling op de spoorlijn Venlo – Eindhoven.



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende informatie te verstrekken en zullen u, zodra reactie ontvangen is van ProRail, omtrent de aandachtspunten trilling en geluid, nog verder informeren.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders,

Ing. W.P.D. Sanderse
Hoofd Ingenieursbureau Helmond

Bijlage:- "Vervoer van gevaarlijke stoffen" over het spoor (uitgave van ProRail)



Gemeente Helmond
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 950
5700 AZ HELMOND
t.a.v. Hoogedelgestrenghe Vrouwe E.Blanksma- Van den Heuvel

Helmond, 30 april 2015

Betreft: Uw kenmerk 1501604082

Hoogedelgestrenghe Vrouwe,

Op 9 april hebben wij van de Heer W Sanderse een antwoord op onze brief van 12 maart gehad. Wij moeten helaas vaststellen dat de bedoeling van onze brief, gedaan namens 120 medebewoners, helaas niet goed is over gekomen. In plaats van een antwoord van u persoonlijk, waarin begrip zou worden getoond en een handreiking zou worden gedaan om tot een oplossing van een aantal knelpunten te komen, krijgen wij een "technisch" verhaal met een ontkenning van de meeste van onze punten. Dit valt ons tegen, wij hadden op meer compassie en begrip vanuit het gemeentebestuur gerekend.

Wij zullen de brief van de heer W. Sanderse ook puntsgewijs behandelen en aangeven waar wij alsnog actie van u c.q. het gemeentebestuur verwachten.

1. Schade aan gebouwen en in de woningen ontstaan door de bouw van de onderdoorgang;
2. Toename geluidsoverlast;
3. Sterke trillingen, die er voorheen niet waren;
4. Enorme toename lichtintensiteit;
5. Sterke toename verkeersintensiteit en gevaarlijkere verkeerssituatie;
6. Verwachte toename spoorverkeer periode 2016 -2022;

Ad 1 De schade aan gebouwen en in de woningen ontstaan door de bouw van de onderdoorgang zijn steeds door de aannemer casu quo het expertise bureau namens hen afgewezen. Wat wij van u c.q. de gemeente hebben gevraagd is dat u, als eindverantwoordelijke instantie, uw invloed zou aanwenden om tot een voor bewoners en aannemer(s) redelijke en billijke overeenkomst te komen die de veroorzaakte schade aan de appartementen en de gebouwen vergoed en geen herhaling van een antwoord zoals de betreffende bewoners al van de instanties daarvoor hebben gehad. Indien het werkelijk om een zo'n klein aantal gaat, ligt het ons inziens meer voor de hand om er bij Pro Rail op aan te dringen die schades coulant te behandelen en niet op formele gronden ("wij hebben binnen de normen geheid") af te blijven wijzen. De schades (scheuren e.d.) zijn er niet vanzelf gekomen! Nu vallen deze bewoners tussen wal en schip en moeten zij deze schade voor eigen rekening nemen of voor rekening van de VvE (de schade aan de buitenmuren) laten komen, met als gevolg dat de eigenaren/bewoners dit alsnog zelf betalen! Dit als dank voor het feit dat zij bijna drie jaar in de rommel hebben gezeten en veel overlast hebben ondervonden. Kortom wij hopen dat u alsnog uw inspanningen verricht voor deze bewoners om tot een redelijke schadevergoeding te komen.

Ad 2

Het had ons inziens meer voor de hand gelegen als uw ingenieur, samen met de SRE milieudienst een aanvullend geluidsonderzoek had laten doen. De beleving van aanwonenden is anders dan door hem in zijn brief is weergegeven.

Verder gaat hij voorbij aan het feit dat door de projectleider op 6 januari 2014 nog het volgende aan een van onze bewoners wordt geschreven. Quote: *“Het project vordert voorspoedig en binnen dit werk wordt aan de achterzijde van het perron “ ook boven de onderdoorgang” nog een glazen scherm geplaatst. Het scherm zal aan de kant van het Station aansluiten tegen het gebouw, aan de zijde van de fietsenstalling blijft er een kleine opening welke verband houdt met de trapopgang naar het perron;*

Ook tussen het voormalig belastingkantoor en het Station wordt, aan de achterzijde van het perron, nog een glazen wand geplaatst welke aansluit tegen het Stationsgebouw. Met het plaatsen van beide schermen wordt volgens mij volledig tegemoet gekomen aan de afscherming zoals je zelf aangeeft in jouw mailbericht;” Unquote.

Onze constatering is, dat dit niet volledig is gebeurd, ook al voor de bouw begon is ons beloofd dat er een hoog scherm zou komen. Wat er nu staat is een lage glazen balustrade, die totaal geen geluid tegen houdt. Overigens lijkt het ons ook niet fijn om boven de weg in weer en wind op de trein te moeten wachten! Maar dit terzijde.

Bovendien is bij de start van het project de toezegging gedaan dat men na het gereedkomen hiervan een nieuwe geluidsmeting zou doen. Dit om na te gaan in hoeverre de destijds genomen en geplande maatregelen voldoende waren. Ook hieraan gaat de heer Sanderse c.q. het gemeentebestuur voorbij. Het kan toch niet zo zijn dat wij de overheid, in casu de gemeente, niet kunnen en mogen vertrouwen op de gemaakte afspraken, waarbij de bewoners destijds hebben afgesproken hun bezwaren in te trekken om zodoende het project niet in doorlooptijd te frustreren!

Wij hopen en verwachten dat er op zijn minst een aanvullend geluidsonderzoek wordt gedaan op diverse plaatsen in en aan Stationsomgeving, en dit ook te doen op de (hoogste) verdiepingen en niet alleen aan de grond of op stahoogte. Verder gaan wij er van uit dat de beloofde hoge geluidswand op de onderdoorgang er alsnog komt en dat er tevens een wand wordt geplaatst waar nu niets staat, het enkele feit dat dit niet tot het project heeft gehoord doet niets af aan het feit dat de aanwonenden geluidsoverlast ondervinden. Verder houdt men er volgens ons inziens te weinig rekening mee dat de nu gebruikte harde materialen wel degelijk meer geluidsresonantie geven dan voorheen, ook al omdat de destijds aanwezige bomen veel geluid absorbeerden.

Dan uw opmerking over het “groen”. In onze beleving blijft er sprake van een magere herbeplanting, misschien dat in de komende jaren onze indruk niet juist blijkt te zijn. Dit neemt niet weg dat er wel een geheel kaal busplatform is ontstaan, dat als klankboord fungeert en waar geen enkel groen sprietje te zien valt. De uitspraak van een bewoner van Bruxelles dat er te grote bomen zouden zijn geplant kunnen wij niet onderschrijven. Dit is bij de rondgang bij het verzamelen van de handtekeningen niet aan de orde geweest c.q. gerapporteerd. Wel weten wij dat er door iemand een opmerking is geplaatst, omdat deze persoon van mening is (was) dat de bomen te dicht bij de gevel zouden zijn geplant! Kortom op uw visie aangaande het geluid en groen valt wel wat af te dingen.

Ad 3

Wij zijn benieuwd naar uw inspanningen met betrekking tot de trillingen, deze worden met de dag erger. Wellicht een hint aan U en Pro Rail om dit in het kader van een (af)studeerproject aan de TU Eindhoven door studenten te laten onderzoeken. Er blijven steeds nieuwe scheuren in de gebouwen komen.

Overigens zou u uw inspanningen ook moeten gaan richten op de snelheidshandhaving op het spoor, ook dit zal de trillingen ongetwijfeld verminderen (zie punt 6).

- Ad 4 Met betrekking tot de lichtintensiteit maakt men zich in de beantwoording er wel erg makkelijk van af! De hoeveelheid licht is in de beleving van de bewoners zeker niet verminderd. Dat het lichtplan voldoet aan de eisen neemt niet weg dat vele bewoners dit als overlast ervaren en daar gaat men niet op in. Met name vragen wij ons af of de sterke hoeveelheid licht op en aan de voetgangers- c.q. fiets brug wel noodzakelijk is. Waarom niet gezocht naar een oplossing om tenminste dit voor een deel op te lossen door in ieder geval 's avonds laat en 's nachts de lichthoeveelheid te halveren en voor de lichtbanen op de fiets- en voetgangersbrug een andere (minder felle) oplossing te zoeken of dit te dimmen.
- Ad 5 Inmiddels blijft de hoeveelheid verkeer, dat via Stationsstraat en de onderdoorgang naar Suytkade gaat, toenemen. Niet in de laatste plaats omdat ook verkeer vanaf de Traverse richting Weert hier langs wordt geleid. Blijkbaar erkent u de verkeersproblemen maar is er nog geen prioriteit aan gesteld en moeten er eerst ongelukken gebeuren alvorens men in actie wenst te komen! U schrijft dat suggesties altijd welkom zijn. Waarom dan niet de "buurt" uitgenodigd om daar met "deskundigen" over te brainstormen? De door u gemonteerde bolle spiegel geeft geen echte oplossing, door de bolling vertekent het gebied en is het verkeer dichterbij dan in de spiegel lijkt en als het verkeer op het laagste punt in de onderdoorgang is, ziet men dat niet of te laat. Verder valt het ons op dat de scooters die dicht aan de zijkant rijden desondanks vaak te laat worden opgemerkt. Als een goed alternatief gepaard gaat met het slopen van een deel van de "boombak", dan zult u dit voor lief moeten nemen. In een vroeg stadium is al door de bewoners aangegeven dat dit een obstakel zou zijn, het antwoord was dat dit nu eenmaal zo door de architect was aangegeven dus dat het niet gewijzigd werd! Het komt ons over dat u in deze zaak ook eens zou moeten overleggen met verkeersdeskundigen, die dan tezamen met suggesties van bewoners en (belangrijk!) gedragsdeskundigen mogelijk wel tot een afdoende oplossing kunnen komen.
- Ad 6 Wij zijn blij te kunnen lezen dat ook ons gemeentebestuur tezamen met de andere gemeentes in overleg zijn met Pro Rail om de gevaren van en op het spoor zoveel mogelijk te beperken. Inmiddels hebben wij van het ministerie van Infrastructuur en Milieu begrepen dat, in tegenstelling tot wat ons vanuit de gemeente is verteld over een testtraject op de lijn Eindhoven – Venlo, dit niet blijkt te kloppen. Blijkbaar mag er geen 130 km per uur worden gereden, dus zeker niet met de zware goederen treinen. Volgens de directeur Openbaar Vervoer en Spoor mogen de lichtste treinen 95 km per uur rijden en de zware treinen 80 km per uur. Echter op emplacementen en aansluitingen van bedrijven is dit 30 km per uur. Daar waar door onze bewoners, en niet alleen door hen, is en wordt geconstateerd dat de machinisten zich zelden aan deze maxima houden (immers wie controleert hen?) valt het ons op dat bij de benadering van het station, waar aan beide kanten een wissel ligt en er volgens ons sprake is van een emplacement, de snelheid van vele goedrentreinen veel hoger is dan de maximale 30 km per uur zoals het ministerie voorschrijft. Dit roept bij ons de vraag op in hoeverre de gemeente hier van op de hoogte is en hoe men hier in de toekomst gaat handhaven? Immers als men met 30 km per uur de wissels en het station passeert zal de factor gevaar en trilling- en geluidsoverlast aanmerkelijk zijn verminderd! Wij zijn van mening dat het toezenden van een flyer van Pro Rail geen recht doet aan onze geuite zorgen, maar dat ook

u een plicht heeft om de veiligheid in de woonomgeving van de bewoners in het stationsgebied te waarborgen.

Mevrouw Blanksma, wij benadrukken nogmaals dat wij er ons van bewust zijn dat voor een aantal zaken de medewerking van derden nodig zal zijn. Dit neemt niet weg dat de eerste beantwoording van onze brief namens 120 medebewoners wel erg aan de magere kant is geweest en eigenlijk alleen maar ontkenningen heeft van datgene wat in onze beleving in het stationskwartier speelt.

Wij zijn ons er ook terdege van bewust dat het wonen in het centrum en zeker zo dicht bij het spoor en het station, overlast met zich brengt. Dit wordt ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. Waar wij het hier over hebben is de overschrijding van de “zekere hoogte”.

Wij zullen deze brief dan ook in afschrift aan de gemeenteraad sturen en hen verzoeken er op toe te zien dat er samen met bewoners naar passende oplossingen voor alle “problemen” wordt gezocht.

Wij hopen en vertrouwen dat u dit schrijven nu wel serieus in behandeling neemt en met passende oplossingen komt.

Namens de VvE en alle bewoners van het Arcadegebouw:

J. Mirkes, Stationsplein 46

Namens de VvE Parc Bruxelles en haar bewoners:

H.W.M. Gerrits-Launy, Groenstraat 220

Namens de huurdersvereniging Parc Bruxelles en haar bewoners:

Mw. Jeanny Anton, Groenstraat 160

Correspondentieadres: J. Mirkes, Stationsplein 46.

cc. Gemeenteraad Helmond - Provincie Noord Brabant - Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Directie Pro Rail

Bijlagen: brief ministerie 20 april 2015 en brief provinciale staten 25 maart 2015, brieven 30 april 2015 aan ministerie Infrastructuur en Milieu, provincie Noord Brabant en directie Pro Rail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bewonersvereniging Arcade
J. Mirkes
Stationsplein 46
5701 PE Helmond

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/77304

Uw kenmerk

Datum
Betreft

20 APR. 2015

Kopie van uw brief aan de burgemeester van Helmond

Geachte meneer of mevrouw Mirkes,

Hierbij deel ik u mede dat ik de kopie van uw brief van 12 maart 2015 aan burgemeester en wethouders van Helmond in goede orde heb ontvangen. Ik heb uw weergave van de problemen nauwkeurig bekeken.

U schrijft de oorzaak van problemen die u ervaart toe aan de bouw van een wegverkeerstunnel onder het spoor, veranderingen in het stedelijk wegennetwerk en de uitvoering van het stationsgebouw. Het is goed dat u uw brief heeft gericht aan BenW van Helmond. Zij zijn immers verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte, het afgeven van bouwvergunningen, het voeren van de inspraakprocedures en het opstellen en doen uitvoeren van verkeerscirculatieplannen binnen de gemeente.

In tegenstelling tot hetgeen u veronderstelt mogen goederentreinen geen 130 km per uur rijden. De maximum snelheid is afhankelijk van het treingewicht. De lichtste treinen mogen maximaal 95 kilometer per uur rijden, de zwaarste treinen maximaal 80 kilometer per uur. De maximumsnelheid op emplacementen en naar aansluitingen van bedrijven is 30 km per uur.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Hellen A.M. van Dongen

Directie ProRail
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Helmond, 30 april 2015

Geachte Heren,

Inmiddels hebben wij van ons gemeentebestuur, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, en de Provincie Noord Brabant een antwoord op onze brief gehad. Van u hebben wij nog niets op onze brief van 12 maart mogen vernemen! In het antwoord van de gemeente wordt vermeld dat de gemeente ook u om nadere informatie heeft gevraagd.

Verder zijn wij benieuwd welke maatregelen u neemt om de grote snelheidsovertredingen op het spoor aan banden te leggen, het komt regelmatig voor dat zware goederentreinen veel harder dan 30 km per uur, soms zelfs harder dan 120 km per uur, de wissels en het station passeren terwijl dit naar onze mening maximaal 30 km per uur zou mogen zijn. Kortom hoe gaat u handhaven? Ook zijn wij benieuwd naar een nader onderzoek van de trillingen die sinds de bouw van de onderdoorgang manifester geworden zijn. Het is ons bekend dat elders in het land door uw ingenieurs samen met de TU hier onderzoek naar gedaan is. Wellicht dat dit ook hier kan gebeuren en dat hieruit voortvloeiend maatregelen genomen kunnen worden, opdat de scheurvorming in onze gebouwen niet verder toeneemt als gevolg van de door het spoor veroorzaakte trillingen.

Verder menen wij er goed aan te doen u ons antwoord aan de gemeente toe te zenden. Als bewoners van de gebieden langs het spoor hopen en vertrouwen wij dat u ons schrijven zult beantwoorden en uw medewerking en ondersteuning aan het in de brief gestelde zult verlenen.

Met vriendelijke groet,

Namens de drie verenigingen,



J Mirkes, VvE Arcade
Stationsplein 46
5701PE Helmond.

Bijlagen: brief ministerie Infrastructuur en Milieu- gemeentebestuur Helmond 9 april 2015 en 30 april 2015 - provincie Noord Brabant

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
t.a.v. Hare Excellentie mevrouw W. Mansveld, staatsecretaris.

Uw kenmerk: IENM/BSK-2015/77304

Helmond, 30 april 2015

Excellentie,

Wij hebben inmiddels een antwoord van uw directeur Openbaar Vervoer en Spoor mogen ontvangen, evenals het antwoord van onze gemeente en een brief aan Pro Rail van wie wij nog niets hebben mogen vernemen. Wij menen er goed aan te doen om onze reactie op de brief van de gemeente ook aan u te zenden, met name het punt snelheidshandhaving op het spoor en het trilling- en geluidsonderzoek komt volgens ons wel erg dicht in uw beleidsomgeving.

Met vriendelijke groet,

Namens de drie verenigingen,

J Mirkes, VvE Arcade
Stationsplein 46
5701PE Helmond.

Bijlagen: : antwoord gemeentebestuur Helmond 9 april 2015 - brief 30 april 2015 aan gemeentebestuur – brief provincie Noord Brabant 25 maart 2015 – brief Directie Pro Rail 30 april 2015.