

Directie participatie  
t.a.v. Ontwerptracébesluit PHS Meteren-Boxtel  
Postbus 30316  
500 GH DEN HAAG

Uw brief van : 23 maart 2018  
Uw kenmerk :  
Afdeling : SO/MIL  
Zaaknummer : 7817404  
Datum : 23 maart 2018  
Onderwerp : Zienswijze ontwerptracé PHS en MER

Ref. : mw. C. Vleer  
Tel. : (073) 615 93 73  
E-mail : [c.vleer@s-hertogenbosch.nl](mailto:c.vleer@s-hertogenbosch.nl)

Geachte mevrouw Van Veldhoven – van der Meer,

Allereerst waarderen we de zorgvuldigheid waarmee de staatssecretaris omgaat met het participatie – en informatieproces. Die zorgvuldigheid geeft de raden de mogelijkheid om in juni alsnog een reactie te geven op het Ontwerptracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (OTB PHS). In dit dossier hebben de gemeenten Neerijnen, Zaltbommel, Geldermalsen, Maasdriel en 's-Hertogenbosch gezamenlijk opgetrokken. De ingediende zienswijzen komen daarom goeddeels met elkaar overeen. Het college van Burgemeester en wethouders heeft kennisgenomen van het ontwerptracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer/ Milieueffectrapport (OTB PHS/MER). Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze zienswijze in te brengen.

In de Tweede Kamer<sup>1</sup> brief waarin de voorkeursbeslissing van de PHS-corridors wordt toegelicht realiseert het kabinet zich goed dat hoger frequent rijden en het leiden van goederentreinen langs andere routes ook nadelen heeft. De problematiek van overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid wordt dan ook in de integrale capaciteitsanalyse meegenomen. De ambitie die in deze brief wordt uitgesproken is de PHS knelpuntvrij en aandachtspuntvrij op te leveren. Uit het OTB PHS blijkt dat wettelijke eisen samen met doelmatigheidsargumenten leidend zijn voor het al dan niet treffen van mitigerende maatregelen. Hierdoor worden ondanks overschrijding van wettelijke normen geen mitigerende maatregelen getroffen. Daarnaast worden wettelijk vastgelegde normen maximaal opgevuld, waarmee de hinder die omwonenden nu al ervaren verder toeneemt en de leefkwaliteit verslechterd. De vraag of de goederencorridor Meteren-Boxtel daadwerkelijk noodzakelijk is vormt samen met de verslechtering van de leefkwaliteit voor omwonenden aanleiding deze zienswijze in te dienen.

### ***Nut en Noodzaak***

Vanaf het moment dat in 2010 de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is genomen tot aan het ter visie leggen van het OTB PHS, is er sprake van naar beneden bijgestelde vervoersprognoses van het goederenvervoer over dit tracé. Ten opzichte van de voorkeursbeslissing zijn de vervoerprognoses voor 2030 hoog scenario op de corridor Meteren-Boxtel gemiddeld met 65% gedaald. Voor het nieuwe prognose jaar 2040 is de gemiddelde daling in het OTB ten opzichte van de voorkeursbeslissing 56%. Een dergelijke grote afname van de prognosecijfers in combinatie met de

---

<sup>1</sup> Kst-32404-1 d.d. 4 juni 2010

kosten die de aanleg van de goederencorridor teweegbrengt zou ons inziens moeten leiden tot een heroverweging van de nut en noodzaak voor dit tracé.

Vraag 1. Is de staatssecretaris bereid de nut en noodzaak van de goederencorridor Meteren-Boxtel te heroverwegen?  
Zo nee, waarom niet?

#### *Prognosecijfers*

De prognosecijfers die meegenomen zijn in de OTB en MER, zijn onderbouwd in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017.

Het NMCA 2017 kent echter geen grote beleidsbijsturing voor de energietransitie, dit terwijl uit de realisatiecijfers 2017 van Prorail blijkt dat kolentransport met 40% is afgenomen. De energietransitie heeft een groot effect op de bereikbaarheidsopgave van het goederenvervoer. Dit maakt dat de noodzaak van de goederencorridor Meteren-Boxtel geenszins aangetoond is.

Vraag 2. Is de staatssecretaris van mening dat de prognosecijfers onomstotelijk de noodzaak aantonen van de goederencorridor Meteren-Boxtel?  
Zo ja, hoe rijmt de staatssecretaris dit met het ontbreken van een beleidsbijsturing op het gebied van energietransitie?  
Zo nee, ligt het dan niet voor de hand de noodzaak voor de goederencorridor Meteren-Boxtel te heroverwegen?

#### *Belang van personenvervoer spoor 's-Hertogenbosch - Utrecht*

In december 2017 is de nieuwe spoordienstregeling ingegaan waarbij het spoorboekloos rijden op het traject Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Utrecht – Amsterdam/Schiphol ingegaan. Dit PHS personenvervoer moet de stroom aan reizigers faciliteren.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT zuid heeft de minister met de regio afspraken gemaakt over het MIRT onderzoek de A2 knooppunt Deil– 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught. Er is overeenstemming over het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek (op grond van de NMCA 2017). Naast maatregelen aan de weg, is afgesproken om op lange termijn het openbaar vervoer op de corridor te verbeteren. Dit moet terecht komen op de spoorafels.

Het verder stimuleren van personenvervoer per spoor en het versterken van bestaande ('s-Hertogenbosch CS, Zaltbommel en Geldermalsen) en eventuele toekomstige OV knopen (Maaspoort 's-Hertogenbosch) past ook in de ambitie van de regio. Hierbij is het van belang om de kwaliteit van het knooppunt 's-Hertogenbosch integraal te versterken, waarbij de ontvangst –en transferkwaliteit van het station in onderlinge samenhang wordt gezien.

De nieuwe goederencorridor Meteren-Boxtel conflicteert met de benodigde intensivering van het reizigersvervoer waarmee de A2 kan worden ontlast.

Vraag 3. Is de staatssecretaris zich bewust van het conflicteren van de nieuwe goederencorridor met het ontlasten van de A2 waarvoor frequenter reizigersvervoer nodig is?

Vraag 4. Blijft de staatssecretaris ondanks dit conflict bij het besluit de goederencorridor Meteren-Boxtel uit te voeren?  
Zo ja, waarom?

Vraag 5. Indien de staatssecretaris de goederencorridor Meteren-Boxtel laat prevaleren, hoe denkt zij dan de problematiek van de A2 op te lossen?

### *Beter Benutten Betuweroute*

De Betuweroute is een goederenlijn, gemaakt en ontworpen om goederenvervoer te faciliteren. Tot op heden blijft een aanzienlijk deel van de capaciteit van de Betuweroute onbenut. Met de aanleg van het 3e spoor in Duitsland (Emmerich-Oberhausen) dat in 2022 zal worden afgerond wordt de capaciteit van de Betuweroute verhoogd. De capaciteit na aanleg van het 3e spoor Duitsland samen met het huidige spoornet en de Betuweroute achten wij voldoende om het goederenvervoer ook in de toekomst te faciliteren.

De nieuwe goederencorridor Meteren-Boxtel is niet noodzakelijk om het goederenvervoer te faciliteren.

- Vraag 6.           Zou de staatssecretaris hernieuwd onderzoek willen doen naar de nut en noodzaak van de goederencorridor Meteren-Boxtel, daarbij rekening houdend met de volledige benutting van de capaciteit van de Betuweroute na aanleg van het 3<sup>e</sup> spoor Duitsland en bijstelling van de prognosecijfers?  
Zo nee, waarom niet?

### **Gezondheid en leefkwaliteit**

Het PHS gaat uit van herroutering van het goederenvervoer voor Zuid-Nederland. Dit betekent voor de omwonenden aan de spoorlijn Meteren-Boxtel een toename van het aantal goederentreinen met name in de nachtperiode. Met de toename van de goederentreinen verslechtert de leefkwaliteit van de omwonenden. De spoorlijn Meteren-Boxtel komt door verschillende steden en dorpen, waardoor voor groot aantal omwonenden sprake is van een verslechtering van de leefkwaliteit. De verslechtering houdt in dat omwonenden binnen 100 meter 3 tot 6 keer extra ontwaken, een verviervoudiging van de al aanwezige geluidhinder en op een aantal plaatsen is zelfs sprake van (ernstige) gezondheidsrisico's als gevolg van laagfrequent geluid. Daarnaast verslechterd ook de luchtkwaliteit en is sprake van een toename van risico's als gevolg van transport met gevaarlijke stoffen.

### *Geluid*

In het OTB worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De geluidbeperkende maatregelen hebben tot doel de geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Met de nieuwe goederencorridor wordt de geluidruimte in de geluidproductieplafonds (GPP) die is ontstaan als gevolg van stillere reizigerstreinen, teniet gedaan. Het gaat hier om 6 tot 7 dB. Hetgeen overeenkomt met een verviervoudiging van de huidige geluidbelasting. Weliswaar wordt technisch voldaan aan de wettelijke eisen, het opvullen van de GPP's heeft een negatief effect op de leefkwaliteit van de omwonenden. De geluidruimte wordt opgevuld met goederentreinen die vele malen meer hinder veroorzaken, en voornamelijk in de nachtperiode gaan rijden. Het tijdstip waarop door omwonenden de meeste hinder wordt ervaren.

- Vraag 7.           Is de staatssecretaris zich bewust van de mate waarin de leefkwaliteit voor omwonenden verslechtert door goederenvervoer ook als er aan wettelijke eisen wordt voldaan?
- Vraag 8.           Zou de staatssecretaris geluidbeperkende maatregelen willen nemen waarmee een standstill beginsel wordt gehaald zodat de leefkwaliteit voor omwonenden niet verslechtert?  
Zo nee, waarom niet?

### *Trillingen*

Uit de MER blijkt dat het OTB leidt tot een toename van trillingen. De oorzaak hiervan zit in het aantal goederentreinen, zonder dat mitigerende maatregelen getroffen worden. 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%. Is dit het geval dan vindt er een doelmatigheidsafweging plaats. Een maatregel is pas doelmatig als deze zorgt voor vermindering van de hinder waarbij sprake is van een normbedrag van maximaal €47.000,- per woning. Deze werkwijze leidt ertoe dat er maatregelen worden getroffen op plaatsen met minder trillinghinder, terwijl op andere locaties waar de hinder vele malen hoger is er geen maatregelen nodig zijn (want minder dan 30% toename). Op andere locaties is het weer niet doelmatig maatregelen te treffen, ondanks normoverschrijding vanwege de kosten.

Daarbij is er in 's-Hertogenbosch sprake van mitigerende maatregelen waarvan op voorhand niet duidelijk is of deze maatregelen daadwerkelijk aangelegd kunnen worden gezien de beperkte werkruimte die voorhanden is.

- Vraag 9. Zou de staatssecretaris willen overwegen deze beleidsregel aan te passen, zodat er een eenduidig beleid op basis van een aanvaardbare hindernorm gevoerd kan worden?
- Vraag 10. Zou de staatssecretaris maatregelen willen nemen waarmee tegemoet wordt gekomen aan een standstill beginsel zodat de leefkwaliteit voor omwonenden leidend is bij het nemen van maatregelen voor trillingen?  
Zo nee, waarom niet?
- Vraag 11. Hoe wil de staatssecretaris omgaan met situaties waarbij sprake is van meer dan 30% toename van de trillinghinder, maar uiteindelijk blijkt dat maatregelen technische niet uitvoerbaar blijken te zijn?

### *Externe veiligheid*

Voor 2012 was er geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen tussen 's-Hertogenbosch en Meteren. Met de aanleg van de zuidoost boog en hetgeen nu in de zuidwestboog is opgenomen wordt een nieuwe route voor gevaarlijke stoffen gecreëerd. Hiermee wordt een gebied waar voorheen geen sprake was van risico's, belast met de risico's afkomstig van vervoer van gevaarlijke stoffen. In het gedeelte van de route waar al sprake was van gevaarlijke stoffen neemt deze toe (hier wordt het vervoer dat plaatsvindt van Tilburg-'s-Hertogenbosch-Nimegen aangevuld met transporten van en naar de Betuweroute). Aanvullende maatregelen, buiten het voorzien van blusvoorzieningen, ter verbetering van de veiligheid voor omwonenden worden echter niet genomen. Ook worden er geen consequenties genomen voor bijzonder kwetsbare objecten (scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen etc) die nabij het spoor aanwezig zijn. Veiligheidsmaatregelen aan de bron worden weggeschreven, terwijl spoorgeleiders, versnelde uitrol van ERTMS, en langzaam rijden de veiligheid kunnen verbeteren.

Het geprognostiseerde vervoer aan brandbare vloeistoffen is zodanig dat er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De risico's van een plasbrand wordt gelegd bij de gemeenten. Niet wordt gekeken naar het verbeteren van de veiligheidssituatie voor bebouwing die ligt in het PAG, noch worden maatregelen getroffen die de vloeistoffen op het ballastbed van het spoor zouden kunnen houden waarmee het geen belasting hoeft te zijn voor ontwikkelingen op korte afstand van het spoor.

