Model zienswijze op het ontwerp Tracé besluit Meteren-Boxtel en ontwerp MER, opgesteld door het comité ‘Goedertreinen Nee’, aangepast door bestuur CV Wijkbelangen Paleiskwartier.

Deze zienswijze, of delen daarvan kunnen worden gebruikt door VVE’s, individuele inwoners om in te dienen, dan wel te gebruiken bij het samenstellen van een eigen zienswijze.

Zienswijzen kunnen [digitaal](http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/phs-meteren-boxtel/index.aspx) worden ingediend tot en met 26 april 2018 op Platform participatie, door het invullen van een zienswijze formulier, bijlagen kunnen worden toegevoegd.

Bij deze zienswijze is ook een voorbeeldaanbiedingsbrief toegevoegd en de zienswijze die de gemeente ‘s\_Hertogenbosch heeft ingediend samen met enkele andere gemeenten grenzend aan de spoorlijn. U kunt ook een zienswijze indienen door de zienswijze van de gemeente ’s-Hertogenbosch te onderschrijven.

Inhoudsopgave

[Zienswijze algemeen 2](#_Toc511210425)

[Zienswijze procesgang 2](#_Toc511210426)

[Zienswijze nut en noodzaak. 2](#_Toc511210427)

[Zienswijze Corridor TEN-T? 2](#_Toc511210428)

[Zienswijze vrijheid van vervoer. 3](#_Toc511210429)

[Betuweroute versus gemengd spoor. 3](#_Toc511210430)

[Zienswijze maximum snelheid verlagen 3](#_Toc511210431)

[Zienswijze leefomgeving 4](#_Toc511210432)

[Zienswijze leefomgeving algemeen. 4](#_Toc511210433)

[Zienswijze leefomgeving fijnstof. 4](#_Toc511210434)

[Zienswijze fijnstof. 4](#_Toc511210435)

[Zienswijze luchtverontreiniging 5](#_Toc511210436)

[Zienswijze Externe gevaren 5](#_Toc511210437)

[Zienswijze Trillingen 6](#_Toc511210438)

[Zienswijze Geluid. 7](#_Toc511210439)

[Zienswijze externe veiligheidsmaatregelen 8](#_Toc511210440)

[Waterputten en geen adequate voorzieningen. 9](#_Toc511210441)

[Referentie moment. 9](#_Toc511210442)

[Zienswijze: Toekomst verwachting Europese Unie 9](#_Toc511210443)

[Zienswijze snelheid en gevolgen. 9](#_Toc511210444)

# Zienswijze algemeen

## Zienswijze procesgang

Het document ‘Uitgangspunten MER en OTB onderzoek MER PHS Meteren Boxtel wordt op 11 juli 2013 definitief. De MER en OTB verschijnen vijf jaar later. Belanghebbenden kunnen dan slechts binnen de wettelijke termijn, 16 maart tot en tijdens verkiezingstijd, hun zienswijze geven.

De stukken zijn gedateerd 17 december 2017. Wij vinden dit niet overeenkomen met de regels voor correct openbaar bestuur.

## Zienswijze nut en noodzaak.

In de achterliggende stukken wordt voor ons onvoldoende onderbouwd waarom dit tracé nodig is. Door het afbuigen van de Betuwelijn naar een spoortraject met gemengd spoor, ontstaat de mogelijkheid om zwaar goederenverkeer door een woongebied te laten rijden. Het lijkt ons logischer als deze treinen op de speciaal daarvoor aangelegde goederenlijn – de zogenoemde Betuwelijn -blijven rijden. Vanaf ca 2022 wordt dit ook mogelijk omdat in Duitsland de aansluiting zal zijn gerealiseerd . In ‘Sporen in Den Bosch’ werd uitgegaan van 166 goederentreinen. Het spoor is daarop uitgelegd. In een Notitie in mei 2013 wordt het aantal treinen naar beneden bijgesteld en nogmaals op 78 goederentreinen gesteld voor 2030. Dit is een verschil van bijna 90 goederentreinen. Het aantal extra goederentreinen die verwerkt zou moeten worden is maximaal 40. Vanwege de energietransitie is het te verwachten dat de kolentreinen zullen verdwijnen waardoor deze capaciteit vrijkomt.

Met dit alles hoeft de boog - laat staan een corridor van 750 miljoen - niet te worden aangelegd. Het kan nu al over het huidige tracé.

Het mag ook niet onvermeld blijven dat al in 2008[[1]](#footnote-1) vraagtekens werden gezet bij de Meteren boog. “Nieuwe bogen bij Geldermalsen, opname van goederentreinen vanaf de Betuweroute naar het gemengde net, is niet eenvoudig maar complexer omdat het karakter van de Betuweroute als ononderbroken pijp door Nederland wordt veranderd”

Ten slotte wanneer ProRail, zoals gewenst door de Europese Unie, de treinen op de Betuweroute van 700 naar 1500 meter verlengt geeft dit een enorme capaciteitsverhoging.

Conclusie:   
Het project Meteren Boxtel is helemaal niet nodig.

## Zienswijze Corridor TEN-T?

Voor het eerst wordt er in de OTB over een corridor Meteren Boxtel geschreven. Dit bevreemdt ons, want sinds 2008 is alleen over PHS in het kader van spoorboekloosreizen gecommuniceerd.

Op blz. 7 wordt gesproken over een “**extra route** voor het goederenvervoer per spoor tussen Rotterdam (Kijfhoek) en Boxtel”. Met “routealternatief voor de Betuweroute”en vlak daarna de term ‘Corridor Meteren – Boxtel’ lijkt het erop dat er een nieuw traject wordt gecreëerd, deels naast het bestaande gemengd spoor. Zeker de opmerking op blz. 11 onder de kop ‘Corridor Meteren–Boxtel’ staat in een zin “In het afsluitende hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de effecten langs de deeltracé’s Meteren – ’s-Hertogenbosch en Vught – Boxtel aan het **gewijzigde spoorgebruik** die in het MER zijn opgenomen.”

De term ‘gewijzigd spoorgebruik’ duidt erop dat we spreken van een nieuw tracé. Een tracé speciaal bedoeld voor goederen. In een tekstkader op blz. 74 spreekt ProRail “dat het Rijk focust op belangrijkste internationale goederencorridors.” Op blz 76 wordt expliciet aangegeven dat er sprake is van een nieuwe route voor goederenvervoer.“ Tevens wordt de nieuwe route voor het goederenvervoer door de maatregel mede mogelijk gemaakt.”

In hoofdstuk 9 worden alle negatieve zaken opgesomd waarmee bewoners te maken krijgen. Steeds wordt uitgegaan van de huidige situatie als referentie. Expliciet, in voorgaande deel van het document, wordt steeds over een nieuwe extra route voor goederen en gewijzigd spoorgebruik gesproken. Op internet staat een document van ‘TEN-T uit 2011 Project Goederenroutering Zuid Nederland\_2011nl93022s’. Hierin staat over dit traject te lezen: “ The freight corridor Goederenroutering Zuid Nederland (corridor GZN) is part of the TEN-T Rail Freight Corridor I and belongs to the projects of common interest.” Het is daardoor duidelijk dat we spreken over een nieuw goederentraject behorende als deel bij de Europese Corridor 1. Een mede door de Europese Unie gefinancierd project: een Europese goederencorridor.

Het moge dus duidelijk zijn dat de bestaande situatie niet als referentie gebruikt mag worden maar dat we - zoals aangegeven in de wet - uit moeten gaan van de voor nieuwe tracés geldende normen en eisen vastgelegd in wetgeving.

Conclusie:  
De huidige procesgang bij het project Meteren Boxtel is niet de juiste. Het proces moet conform een nieuw Europese corridor voor goederen worden uitgevoerd.

## Zienswijze vrijheid van vervoer.

### Betuweroute versus gemengd spoor.

Jochen Thewes, CEO van DB Schenker, refereerde in een interview aan de de Europese wetgeving. “Geen land of ministerie bepaalt waar en hoe wij onze goederen vervoeren.” Met andere woorden niemand bepaalt hoe en wanneer ik iets vervoer.

Aangezien de overheid wel milieunormen kan stellen voor het vervoer per auto in onze steden, kunnen wij ons niet voorstellen dat er geen kaders zijn te stellen voor het vervoer per spoor door onze steden. Onbelemmerd vervoer van goederen en personen binnen Europa is een prima uitgangspunt, maar niet tot elke prijs, zoals het gebruik van slecht beveiligde goederentreinen, luidruchtige wagons, midden in de nachtelijke uren, en **door** vervoerders die zich niet aan afspraken houden.

Nederland kan hier wel wat aan doen volgens de basisregels van Europese Trans European Networks (TEN) waaronder TEN-Train. Hierin wordt expliciet aangegeven dat landen het gebruik van hun netwerk kunnen sturen door middel van ‘network balancing through pricing’.

Conclusie:  
U kunt door tarifering van het vervoer de vervoerder op het juiste spoor brengen. Een aanmerkelijke verhoging van de tarieven door stedelijk gebied is gerechtvaardigd om de noodzakelijke voorzieningen te bekostigen. Hiermee wordt gebruik gemaakt van het doelmatigheid principe. Ofwel rijden over de Betuweroute die hiervoor speciaal is aangelegd ofwel betalen voor de overlast in bewoonde gebieden.

### Zienswijze Maximum snelheid verlagen

Wij zien in de stukken dat de goederentreinen ter hoogte van station ’s-Hertogenbosch een maximum snelheid van 80 km mogen aanhouden. Dit is een keuze die is gebaseerd op de spoorveiligheid. De productie van trillingen en geluid is niet betrokken bij het bepalen van de snelheid. Wij vragen u, te overwegen of verlaging van de snelheid van de treinen (met name die in de nachtelijke uren) kan bijdragen aan minder geluidsproductie en trillingen.

# 

# Zienswijze leefomgeving

## Zienswijze leefomgeving algemeen.

Alle resultaten uit de MER zijn gebaseerd op aannames waarvan maar zeer de vraag is of die juist zijn. Bijvoorbeeld de aanname dat in de toekomst 80% stillere treinen zullen rijden, de aanname dat er slechts 47 goederentreinen in de toekomst zullen rijden. Voor ons is niet duidelijk waarop deze aannames zijn gebaseerd. Met name omdat de vervoerder de trajecten kiest, geven deze uitgangspunten geen zekerheid over het werkgelijk gebruik en de te verwachten overlast.

Conclusie:  
Alle berekeningsresultaten suggereren een exactheid waarvan verre sprake is. Zoals trillingshinder, geluidoverlast, risico van gevaarlijke stoffen en fijnstof.

## Zienswijze leefomgeving fijnstof.

### Zienswijze fijnstof.

Spoorverkeer veroorzaakt fijnstof. Niet alleen het dagelijkse treinverkeer maar ook het spoor-onderhoud, zoals het slijpen van de rails, veroorzaakt fijnstof. Hiermee wordt onze leefomgeving structureel aangetast. Dit wordt nog verergerd door de cumulatie van vervoersoorten. Vanaf de spoorbrug Hedel tot aan Vught en verder. De wijken ’t Zand, Boschveld en Paleiskwartier, waar onze huizen gesitueerd zijn, is een modaliteitknooppunt. Vooral in ’t Zand, rondom het station, is er sprake van milieuoverbelasting. Er is een busbuffer met 1600 bewegingen per dag, een bustransfer voor internationale reizen, kort- en lang parkeerfaciliteiten, een nieuwe Q-Park parkeergarage en een ‘Kiss and go’ gelegen. Buiten het aircolawaai zijn er honderden treinen met hun aan- en afvoer van auto’s, mensen en goederen. Er zijn veel verkeersbewegingen in verband met de vele kantoorpanden, waarvan enkele met meer dan 1500 werkplekken. Het aan- en afvoeren van goederen naar het station, en aanliggende kantoren en bedrijven is belastend want zeker niet geruisloos. De bevoorrading start in de vroege ochtend en eindigt ver in de avond.

Daarbovenop komt nu de enorme goederentreinenlast. Vooral in de nachtelijke uren gaan de zware en risicovolle goederentreinen ingepland worden; overdag rijden er immers 400 tot 450 personentreinen. Maar juist de goederentreinen zorgen voor veel geluidsoverlast voor de huizen in Maaspoort, Orthen en ’t Zand en Paleiskwartier.

Wat betreft fijnstofvervuiling hebben bewoners van ’t Zand, Boschveld en het Paleiskwartier al te maken met een doorgaande verbindingsweg. Hier passeren 15.000 tot 20.000 doorgaande auto’s. Het OTB neemt onterecht de A2 als dè fijnstofvervuiler. In dit kader willen wij attenderen op de Raad van State uitspraken nl RvS 3542 en RvS 3495. Hierin wordt aangegeven dat de leefomgeving moet worden meegenomen bij het wijzigen van wegverbredingen. In dit geval is dit het opvoeren van aantallen passagiers- en goederentreinen.

Conclusie  
De rapporten over fijnstof zijn onvoldoende omdat zij niet kijken naar de cumulatieve effecten.

### Zienswijze luchtverontreiniging

Het is bekend dat fijnstof wordt veroorzaakt door diesel verbranding. In de diesellocomotieven zitten vooralsnog geen roetfilters. Onterecht wordt in het Deelrapport ‘Arcadis MER-OTB tcm318-397931’ alleen uitgegaan van de toename van diesellocs. Dat slijtage van de koperleiding door de toename van passagierstreinen meedoet aan de fijnstofproductie, wordt genegeerd. Met de opmerking ‘voornamelijk goederentreinen’ gaat Arcadis voorbij aan de 400/450 personentreinen op hetzelfde traject. Dat de koperdeeltjes, voornamelijk PM10 , in de lucht zweven wordt niet ontkend. Dit is zelfs te constateren door de neerslag op en aantasting van raamdorpels. Dat deze fijnstof opgenomen wordt via de longen in het lichaam wordt niet meegenomen.

Over kooldioxide verontreiniging door treinen is weinig of geen informatie bekend. Vier recente studies, NTM (2005), WRI-WBCSD (2003), INFRAS (2004) en IFEU (2005), suggereren voor Europese goederentreinen 18 (Electric) / 35 (Diesel) CO2 gms / ton-km. Dit is 10% meer dan de aannames in het OTB.

Conclusie:  
De algemene aantasting van het leefmilieu wordt onvoldoende onderkend.

## Zienswijze Externe gevaren

Het groepsrisico is bij Sporen in Den Bosch (2010) vastgesteld op bijna vijfmaal de oriëntatiewaarde[[2]](#footnote-2). De veiligheidsregio geeft bij dat risico aan dat hierdoor 1000 tot 1500 dodelijke slachtoffers kunnen vallen. Het beveelt de maatregel ‘Langzaam rijden aan’. ProRail wil dit echter niet want het is wettelijk niet nodig. Erger is nog dat dit grote aantal slachtoffers volgens ProRail inherent is aan de normstelling!

In 2010 werd uitgegaan van het aantal ketelwagens. De lengte van de treinen was wettelijk 700 meter. Op dit moment is dit groepsrisico **zonder fysieke aanpassingen** plots gewijzigd in ‘Basisnet’ met een richtwaarde 0,2. Nu wordt niet meer uitgegaan van ketelwagens maar van treinen. Deze treinen worden op wens van de Europese Unie naar 1500 meter opgerekt. Met deze wijziging zijn dus meer ketelwagens mogelijk.

Deze bovenstaande grote verschillen zijn niet uit te leggen. Zeker als je de botsing tussen een passagierstrein en een goederentrein bij Tilburg in 2015 met een zeer lage snelheid als voorbeeld bekijkt. Bij die treinbotsing raakte de achterste wagon van de goederentrein lek, die was geladen met het brandbare en explosieve butadieen. Hoewel de gevolgen van de botsing in Tilburg beperkt zijn gebleven, kan dit type ongevallen volgens de Raad van de Veiligheid zeer ernstige gevolgen hebben. Zie hiervoor het rapport Onderzoeksraad voor veiligheid van 20150306[[3]](#footnote-3), ‘Risicobeheer bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen’. Geen van de afspraken die ProRail of vervoerder moesten uitvoeren, zijn nagekomen. Er was geen kennis bij de rampendiensten van de inhoud van de stoffen in de treinwagons, etc. Bovendien is er geen wettelijke vastlegging van deze zwakke afspraken.

Het bevreemdt ons dat ProRail ervan uitgaat dat bewoners midden in de nacht bij een calamiteit zelfredzaam kunnen zijn. Een alerte overheid heeft zelf geen weet van welke stoffen exact in de treinen zit. Hoe kan een slaperige bewoner en leek dan weten wat hij moet doen? Wij gaan dus uit van de aangegeven 1000 à 1500 slachtoffers die voorzien zijn door de veiligheidsregio bij het project ‘Sporen in den Bosch’. Door de toename van het aantal goederentreinen en lengte wordt de kans op een ramp daarom groter.

Het ALARA, As Low As Reasonable Achievable, principe moet veel stringenter worden toegepast. Een ongeluk zit immers in een klein hoekje en de wet van Murphy kan de zaak nog verergeren!   
Dat hebben we gezien in Harrisburg, Tsjernobyl en Fucushima. Bij kerncentrales zijn de veiligheidseisen vele malen hoger dan bij het spoor en ook daar gebeuren toch grote rampen.

Conclusie.  
Op het punt van ‘externe gevaren’ zijn er slechts aannames en afspraken met **huidige** vervoerders. De stukken geven onvoldoende zicht op de werkelijke gevaren. We vinden daarom dat er moet worden uitgegaan van dezelfde gevaren als gedefinieerd bij Sporen in Den Bosch. Zonder nadere maatregelen lopen de omwonenden onaanvaardbare risico’s bij rampen.

## 

## Zienswijze Trillingen

Dat trillingen een zware wissel trekken op de volksgezondheid is aangetoond in het rapport van E. van Kempen, e.a. van het RIVM, zie: RIVM rapport 630650004/2013. ProRail besteedt onvoldoende aandacht aan de gezondheid van burgers. En het ministerie steunt deze houding.

Buiten de gezondheidsschade wordt ook de schade aan gebouwen door ProRail opnieuw onder tafel geveegd. Gesproken wordt over de technische Vmax en Vper waar je mee kunt rekenen. Mensen die grondtrillingen voelen, ervaren hetzelfde als bij aardbevingen. In dit geval zijn het echter ‘gereguleerde’ treinbevingen.

Hieronder een vergelijking van de genoemde sterkte van trillingen met de waarden op de schaal van Richter <https://nl.wikipedia.org/wiki/Schaal_van_Richter>

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cijfer op schaal** | **Beschrijving** | **Omschrijving** | **Energie** | |
| [**ton TNT**](https://nl.wikipedia.org/wiki/TNT-equivalent) | **joule** |
| 0 tot 1,9 | Minuscuul | Wordt niet gevoeld door de mens, maar wel geregistreerd door seismografen. Zal nooit schade veroorzaken. | 0,001–0,7 (handgranaat) | (4–4000)· 106 |
| 2 tot 2,9 | Zeer licht | Meetbaar; wordt slechts door weinig mensen waargenomen onder gunstige omstandigheden; hoogstens enkele (zeer) lichte objecten kunnen bewegen; vrijwel nooit enige vorm van schade. | 1–22 (bom uit de late Tweede Wereldoorlog) | (4–90)·109 |
| 3 tot 3,9 | Licht | Veel mensen nemen trillingen als van een voorbijrijdende vrachtwagen waar; tegen elkaar staande glazen rinkelen; hooguit zeer lichte schade mogelijk, zoals losse dakpannen. | 30–700 ([MOAB](https://nl.wikipedia.org/wiki/Massive_Ordnance_Air_Blast), [kernramp van Tsjernobyl](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kernramp_van_Tsjernobyl)) | (0,1–3)·1012 |
| 4 tot 4,9 | Gemiddeld | Door vrijwel iedereen gevoelde trillingen als van zwaar voorbijrijdend verkeer; vrije slinger beweegt duidelijk; deuren, glazen en borden rammelen, raamluiken klapperen; geparkeerde auto's schommelen; lichte schade mogelijk aan bijvoorbeeld schoorstenen; in wegdek of oude en zwakke gebouwen kunnen kleine scheuren ontstaan. | (1–22)·103 (klein [kernwapen](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kernwapen)) | (4–90)·1012 |

Uit beschrijvingen en zoals aangeven door tientallen mensen in onze woonwijk leveren de goederentreinen het gevoel van aardbevingen op. Beter genoemd treinbevingen die overeenkomen met ‘Gemiddeld’ het cijfer 5 op de Richterschaal. ProRail legt geen verbinding tussen aardbevingen, de schaal van Richter, hoewel zijn theoretische Vmax en/of Vper helder is. Dat de snelheid en het gewicht van de goederentrein zeer grote invloed hebben op de treinbevingen, maakt het rapport duidelijk ‘T130 trillingshinder door exploitatie railinfrastructuur T130\_r\_11\_47215’.

ProRail neemt aan dat gebouwen technisch voldoen aan de huidige bouwnormen. Gebouwen, woningen en monumenten uit het begin van de 20e eeuw (1890-1920), kunnen nooit voldoen aan de huidige bouwnormen. Dit is een **ontoelaatbare** aanname. Daarbij komt dat enkele wijken in ’s-Hertogenbosch, zoals ’t Zand, gebouwd zijn op moeras dat is opgehoogd met zand. Hierdoor zijn de gebouwen extra gevoelig voor trillingen. Het is dus onzinnig te stellen dat de bestaande gebouwde omgeving zich moet aanpassen aan die nieuwe corridor?

Met name monumenteigenaren worden nu expliciet getroffen. Er is namelijk sprake van een spagaat. Aan de ene kant staat het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap met de wet uit 2016, heritage\_act\_2016\_1, Daarin is een verplichting voor eigenaars opgenomen, de zogenaamde instandhoudingspicht rijksmonumenten. Dit is echter een onmogelijk situatie en opgave als de overheid toestaat dat er dagelijks een aantal treinbevingen tussen de 3 tot 4,9 op de Richterschaal toestaat. Waar moet een burger in deze omstandigheden heen? En hoe ziet hij zijn rechten gewaarborgd?

In de MER noch in het OTB wordt gerept over de bijzondere overlast veroorzaakt door ES-lassen, terwijl de klachten hierover zowel bij Prorail als het ministerie bekend zijn. Dit illustreert opnieuw het gemis van een gevoel voor de werkelijkheid.

Conclusie:  
Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat de situatie voor de bewoners van ‘s-Hertogenbosch er qua slaapgenot, en daardoor gezondheid, slechter op wordt. De gebouwen worden aangetast en de burger voelt zich niet gehoord. Dit heeft nadelige sociale, economische en psychische gevolgen.

## Zienswijze Geluid.

Dagelijks is er overschrijding van voorkeursgrenswaarde van geluid. Dat veroorzaakt nu al een ontoelaatbare situatie. Tegelijkertijd is het duidelijk dat het aantal goederentreinen fors toeneemt. Ook in dit geval neemt ProRail in zijn OTB aan - net als bij Sporen in Den Bosch - dat er 80% stille treinen zijn. Dat de ‘stille’ goederentreinen nauwelijks voorkomend is bekend1. Zie de brief van het ministerie ‘IENM/BSK-2014/199601’.

Bij Schiphol wordt de geluidsbelasting afgebakend met de geluidscontour overdag van respectievelijk 58 dB(A) en 45 dB(A) in de nacht. In de nacht (tussen 23.00 uur en 07.00 uur) gelden lagere waarden: 40 dB(A).

Bij Meteren-Boxtel gaat de wet uit van een voorkeurswaarde van 55dB(A) en maximaal 70 dB(A) op de gevel (blz. 16 Arcadis tcm318-397924). Verontrustend is dat daarboven nog een railbonus van 5 dB wordt toegestaan. Als ‘wettelijke toegift’ wordt afhankelijk van de avond of nacht een factor van 5 of 10 dB(A) toegepast. Dit komt in de nacht op een geluidsterkte van 60 dB(A) wat 20 dB(A) hoger is dan Schiphol en dus 12 maal luider op de gevel.

Al tijdens ‘Sporen in Den Bosch’ gaf ProRail aan dat bij de berekeningen aangenomen wordt dat in 2020 zo’n 80% van de goederentreinen stille treinen zouden zijn. Via een brief van het ministerie, ‘IENM/BSK-2014/199601 wordt aangegeven dat in 2014: “...er ongeveer 20% stil materieel is”. Uitgaan van 80% stil materieel bij de berekening is om die reden niet terecht.

Er wordt bovendien bij het akoestisch onderzoek, OTB blz. 109, uitgegaan van voegloos spoor op betonnen liggers. De elektrische scheidingslassen worden daarmee ten onrechte uitgesloten.

Daarnaast worden bijvoorbeeld de huizen aan de Maasboulevard (in Den Bosch Noord) overstelpt met een geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door de ijzeren spoorbrug over de Maas bij Hedel. Het meeste geluid wordt hierbij geproduceerd door de goederentreinen, die voornamelijk in de nacht zullen rijden. Door de ijzeren constructie van de brug is een forse toename van geluidsoverlast tot meer dan 1500 meter een feit.

Lastig is dat weliswaar over maximale toegestane db op de gevel wordt gesproken, maar dat het hierbij altijd gaat over een gemiddelde over de hele nacht. Een berekening die geen recht doet aan de piekbelasting: er is sprake immers van afwisseling van stilte en heel veel lawaai (piekgeluiden). Ook in het Paleiskwartier, dat goed geïsoleerde woningen heeft, treedt door de zeer hoge piekgeluidbelasting van de zware goederentreinen overlast op. Op dit moment rijden met enige regelmaat al zware goederentreinen langs die ’s nachts overlast geven, met name in de panden die aan de zijstraten liggen achter de bedrijfsgebouwen.

Hierna is de geluidssterkteschaal toegevoegd.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

Bron https://www.cm.be/gezond-leven/lichaam/oren/decibelschaal

Conclusie:  
Wij kunnen met stelligheid concluderen dat de omwonenden van Meteren-Boxtel ernstig worden gehinderd door geluid. Vooral in de nacht is dit een ware marteling. Amnesty International ziet slapen als een **niet opschortbaar** recht. Zelfs in oorlogstijd wordt dit soort storingen niet toegestaan!

1op dit moment slechts 20% zie de brief van het ministerie IENM/BSK-2014/199601)

## Zienswijze externe veiligheidsmaatregelen

### Waterputten en geen adequate voorzieningen.

Bij de externe veiligheidsmaatregelen worden alleen waterputten voorzien. Dit zien wij als onvoldoende. Bij de treinramp bij Wetteren, België, was de rampendienst niet goed op de hoogte van de stoffen acornitril en butadieen. Door gebruik van water leverde deze ramp één dode en 100 personen met vergiftigingsverschijnselen op. De rampenbestrijding spoot met water de giftige stoffen in het riool. Bijna 2.000 mensen moesten hun huizen enkele dagen verlaten en konden pas terug toen er geen giftige dampen meer via de wc uit het riool kwamen. Het duurde daarom drie dagen voordat de eerste bewoners in de omgeving van het ongeval weer terug konden in hun huizen. De giframp had ook schadelijke gevolgen voor de omgeving.

Mocht dit in ’s-Hertogenbosch gebeuren dan is de ramp niet te overzien in een straal van 800 meter rondom het Station. Bluswater samen met de giftige stoffen in de Dieze / Drongelenskanaal? Een ware milieuramp staat voor de deur.

In het sinds 2000 gerealiseerde Paleiskwartier hebben de meeste (hoge) gebouwen een luchttoevoer door mechanische ventilatie. In geval van een giframp zullen deze gifstoffen vrijelijk naar binnen gezogen worden. Mensen zitten dan als ratten in de val.

### Referentie moment.

De referentiesituatie wordt gedefinieerd als de situatie voorafgaande aan de uitvoering van het project PHS Meteren-Boxtel. Dit is een referentiemoment dat volgens ons twijfelachtig is. Hier wordt salami tactiek toegepast, want twee maatregelen om de productie op het spoor te verhogen zijn onlangs uitgevoerd. Het project ‘Sporen in Den Bosch’ heeft gezorgd voor extra goederenpaden. Ten tweede is het goederenpad van ’s-Hertogenbosch naar Nijmegen omgeklapt naar Meteren waarvoor een boog is gerealiseerd. Een voor de bewoners ongelukkige en negatieve keuze.

### Zienswijze: Toekomst verwachting Europese Unie

Omdat nergens staat gedefinieerd wat de lengte van de trein is of welke aslast bij de trillingen wordt gebruikt, moeten we uitgaan van de huidige waarden. Dat betekent dat bij de berekening wordt uitgegaan van de huidige treinlengte 700 meter en een aslast van 18 ton.

De Europese TEN-T (Trans European Network for Trains) gaat uit van het verlengen van treinen, 1500 meter, en verzwaren van aslasten 22,5 ton. Deze waarden zijn gedefinieerd in ‘The TEN-T's technical requirements for rail and waterways’ en heeft grote impact op de trillingen, geluidproductie en gevaren. Hier is in het project geen rekening mee gehouden waardoor de situatie nog veel erger wordt.

Conclusie:  
Het hiervoor genoemde zal leiden tot absoluut onaanvaardbare situaties, die in geen enkel rapport zijn meegenomen. Uiterst onzorgvuldig en incompleet.

## Zienswijze snelheid en gevolgen.

Tot slot attenderen wij u op een uitspraak van de Raad van State. 201105267/1/R4, specifiek op 2.7.3 waar gesteld wordt dat “... de snelheid van de personen- en goederentreinen moet worden verhoogd om deze capaciteitsvergroting te bewerkstelligen.”

Echter in de nachtperiode is er geen capaciteitsprobleem en kan er dus langzaam gereden worden. Wij verzoeken u om de snelheid van goederentreinen in de nacht te beperken, wanneer ze door de bebouwde omgeving rijden, zodat de overlast wordt verminderd.

Ondertekening door :

*Naam adres en datum indiener. Indien een rechtspersoon, dan ook aangeven welke belangen worden behartigd*

1. Initiatiefdocument Planstudie Toekomstvaste Routering Spoorgoederenvervoer  
   november 2008 blz 18 Alinea 3.5.2 [↑](#footnote-ref-1)
2. 2010-02 Sporen in Den Bosch verantwoording groepsrisico [↑](#footnote-ref-2)
3. 20150306 Risicobeheer bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen [↑](#footnote-ref-3)