

Aan de Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

's-Hertogenbosch, 13 juli 2020

Betreft: Beroepschrift Nota van Antwoord Meteren-Boxtel
Registratienummer van mijn zienswijze: 56896057

Geachte heer/mevrouw,

De leefbaarheid en veiligheid in onze woonwijk/stad is ernstig in het geding.
Daarom richt ik mij tot U middels dit beroepschrift.
En daarin sta ik niet alleen. Door machtiging en ondertekening voel ik me
gesteund door 35 wijkbewoners.

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Ik spreek de hoop en de verwachting uit dat dit Tracébesluit Meteren-Boxtel
door U zorgvuldig wordt gewogen en getoetst en dat de belangen van burgers
eindelijk worden gehoord en erkent.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized letters 'JTM' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

Josefien (JTM) Fleuren
Majweg 24
Woonwijk 't Zand – spoorzone
5211 AB 's-Hertogenbosch

Beroepschrift

Nota van Antwoord

Meteren-Boxtel

9 juli 2020
Indiener: J.T.M. Fleuren
Maijweg 24, 5211 AB 's-Hertogenbosch
jfleuren@online.nl

Het registratienummer van mijn zienswijze is 56896057

**Dit beroep wordt mede ingediend
namens 35 buurtbewoners,
middels bijgevoegde machtigingen (6) of steunbetuiging (29).**

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Geluid	6
Samenvatting	
Ontwikkeling geluidbeleid voor Railverkeer door het WHO	
Europa	
Nederland	
Verhouding advies van GGD tot WHO richtlijnen	
De Railbonus van 5dB wordt ten onrechte in 5.2.3 ter zijde geschoven	
Achtergrond	
Conclusie	
Berekeningen gaan onterecht vóór meten	
Conclusies	
Advies Commissie MER	8
Samenvatting	
Commissie over geluid	
Onderschatting en onzekerheden effecten geluid en trillingen	
Reactie op toetsingsadvies van Commissie M.E.R.	
Stille passagierstreinen faciliteren herrie makende goederentreinen	9
Stelling	
Achtergrond	
Conclusie	
Uitgangspunt van MER dat 80% van treinen stil zijn is onterecht	10
Stelling	
Achtergrond	
Quieter Routes	
Conclusie	
Integrale kostenberekening en langetermijnvisie ontbreken	10
Gezondheidskosten na het project worden ten onrechte niet meegenomen	
Achtergrond	
Conclusie	
Onderhoud van het spoor	
Bewoners draaien op voor schade aan huizen	
Treinen zijn niet per definitie schoner dan vrachtvervoer	12
Conclusie	
Vervoer gevaarlijke stoffen door bewoonde gebieden	12
Stelling	
Conclusie	
Monumenteigenaren worden zwaar getroffen	12
Stelling	
Achtergrond	
Conclusie	
Diepwand in plaats van platanen om trillingen te voorkomen	14
Stelling	
Achtergrond	
Conclusie	
Machtigingen en steunbetuigingen	15-17

Inleiding

De woonwijk 't Zand was de eerste stadsuitbreiding van 's-Hertogenbosch en dateert van begin 1900, direct gelegen aan het spoor en bij het NS station. Er wonen 1.710 huishoudens in deze wijk.

De huizen zijn gebouwd op gedempt moeras en de meeste panden uit 1900 hebben het predicaat rijksmonument.

Bewoners van deze wijk langs het spoor maken zich grote zorgen over de uitbreiding PHS Meteren-Boxtel. Dat blijkt wel uit de vele zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Tracé Besluit.

Zij vrezen (en ervaren nu al) dat hun leefomgeving ernstig wordt bedreigd.

Deze zorgen zijn gericht op:

Geluid:

- PHS Meteren-Boxtel zorgt voor een enorme toename in geluidsoverlast. Met als gevolg: gezondheidsrisico's en slaapverstoring. Bewoners zijn hierover bezorgd en worden hierin gesteund door het 5 juni 2020 door de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer aangeboden RIVM-rapport (rapport 2019-0227).
- Bewoners voelen zich niet beschermd door de huidige wet en regelgeving. Door bronmaatregelen worden treinen stiller. De ontstane geluidswinst wordt opgevuld door steeds meer treinen te laten rijden. In het traject M-B wordt de ontstane geluidsruijmtte op veel plaatsen weer volledig opgevuld. Dit gaan in tegen WHO adviezen en Europese richtlijnen.
- Ook voor de genoemde maatregel Quieter Routes is onduidelijk wat de geluidswinst is voor bewoners.

Trillingen:

- Trillingen veroorzaken niet alleen gezondheidsproblemen, ook zorgen zij ervoor dat onze monumentale huizen beschadigd raken. Over de oorzaken, maatregelen en effecten van trillingen is nog weinig bekend. Gelukkig wordt er steeds meer onderzoek gedaan en groeit de kennis over deze complexe materie. In het M-B traject wordt echter gedaan of nu al op de % nauwkeurig kan worden berekend wat de trillingseffecten van M-B zijn.
- Wanneer een bewoner schade ondervindt dan keert de complexiteit van de trillingsmaterie zich tegen de bewoner. Bewijslast is zo complex dat een bewoner aan het kortste eind trekt.

Gevaarlijke stoffen:

- Door het vervoer van gevaarlijke stoffen loopt een spoorbewoner elke dag ongemerkt risico's. Bewoners zijn van mening dat giftige, gevaarlijke of brandbare stoffen niet door dichtbevolkt gebied horen te gaan. In Nederland is de Betuwelijn aangelegd door minder dicht bevolkt gebied en met zeer zware veiligheidsmaatregelen als ERTMS.
- In het TB-rapport -Verantwoording Groepsrisico (MB1.7.1-03)- van Arcadis worden een aantal maatregelen genoemd om de veiligheid te vergroten.
“Snelheid verlagen. Het verlagen van de snelheid is een maatregel, die in het rekenmodel veel effect heeft. Dan moet de snelheid in het rekenmodel lager worden dan 40 km/h. “
Vervolgens wordt de conclusie getrokken dat PHS dan niet mogelijk is en dit *“in strijd is met de projectdoelstelling”*. Dit is wel heel kort door de bocht.
Volgens bewoners is de conclusie dat PHS voor personenvervoer in combinatie met PHS voor goederenvervoer in een dichtbevolkt gebied niet wenselijk is vanwege de risico's, net zo legitiem.
Stoffenhoeveelheden verminderen: ook dit wordt afgedaan op de volgende wijze: *“De zuidwestboog Meteren en de nieuwe goederenroute via Meteren naar Boxtel wordt gerealiseerd om delen van de Brabantroute te ontlasten. Om deze reden is het verminderen van het vervoer van gevaarlijke stoffen direct in strijd met de projectdoelstelling en geen reële mogelijkheid.”*
Wij als bewoners vinden dat we recht hebben op een veilige woonomgeving en achten *het strijdig zijn met de projectdoelstelling* absoluut geen goede reden. Wij hebben in eerdere zienswijzen die projectdoelstelling zelfs aangevochten onder het kopje 'nut en noodzaak'.
- *ERTMS is een veiligheidsmaatregel die nu ook in de rekenmodellen is opgenomen. Voor de Havenspoorlijn en de Betuweroute is dit reeds gedaan, omdat deze trajecten voorzien zijn van ERTMS. De invoering van ERTMS is een ingrijpende maatregel die landelijk wordt geïmplementeerd en geprioriteerd.* Vooralsnog wordt er niet onder ERTMS gereden op dit traject.

Wij als bewoners zijn van mening dat vervoer van gevaarlijke stoffen dient te geschieden over met ERTMS beveiligd spoor en niet door dichtbevolkt gebied. En zijn van mening dat vervoer van gevaarlijke stoffen verplicht over de daartoe uitgeruste Betuwelijn dient te gaan.

- Tijdens de online informatieavond van ProRail op 18 juni j.l. werd erg badinerend gereageerd op onze vrees dat het een keer fout kan gaan. Gevaren werden als amper bestaand weggewuifd en bestempeld als een kans van een in de 12 miljoen jaar. Bewoners geloven dit soort kansberekeningen niet en hun gezond verstand zegt dat met het vervoer van meer dan 3500 wagons per jaar (*aantal ketelwagenequivalenten met brandbare vloeistoffen (categorie C3) hoger is dan 3500 wagons per jaar*) het werkelijke risico groot is dat er een keer iets goed misgaat.

Wij voelen onze argumenten inzake veiligheid absoluut niet serieus genomen. Veiligheid wordt afgewogen aan projectdoelstellingen en niet aan bewoners en omgevingsveiligheid.

Nut en Noodzaak

- Bewoners begrijpen de noodzaak en de groei van goederenvervoer over het spoor. Dit is beter voor het milieu en ontlast de wegen.
- Voor bewoners is het onbegrijpelijk dat er een hoop belastinggeld gaat naar een suboptimale goederenvervoerverbindingen dwars door stedelijk gebied. Als we in Nederland de groei van goederenvervoer belangrijk vinden, zorg dan voor dedicated spoorverbindingen die niet door steden en dorpen gaan.
- De laatste jaren is er een groeiend besef dat er een betere balans moet komen tussen economische drijfveren en leefbaarheid. Zie de discussies rond Schiphol, Lelystad, Groningen, stikstof en de landbouw. Dit nieuwe inzicht en bewustzijn is niet meegenomen in de afweging om te kiezen voor het traject PHS Meteren-Boxtel. Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen zoals, de blijvende impact van Corona op mobiliteit en de noodzaak om meer huizen te bouwen in stedelijk gebied en centra, die het noodzakelijk maken om de nut en noodzaak van Meteren-Boxtel te heroverwegen.

Rol van de Overheid

- In internationaal verband zijn afspraken gemaakt over de afwikkeling van goederenvervoer over de grenzen. Deze afspraken worden niet nagekomen wat leidt tot sub-optimalisatie en beschadiging van het belang van de (Europese) burger.
- De bijna 600 ingediende zienswijzen zijn een schreeuw om aandacht. Aandacht voor de grote zorgen die bewoners hebben. Bewoners willen niet op een industrieterrein wonen. In de Nota van Antwoord wordt het overgrote deel van deze zorgen afgedaan met 'we voldoen aan wet- en regelgeving'.

Dit is een kille, berekende en technocratisch antwoord op onze zorgen. Gelukkig laat het RIVM-rapport (rapport 2019-0227) en ook de MER-advies commissie zien dat de zorgen van bewoners terecht zijn. Gelukkig is het nog niet te laat om dit plan te stoppen.

Geluid

Samenvatting

Wij vinden het plan Meteren-Boxtel onaanvaardbaar vanwege de toename van de geluidsoverlast en daarmee de toename van onze slaapverstoring en de aantasting van onze gezondheid.

De geluidsnormen in Nederland, die de basis vormen van het plan M-B liggen ver boven het niveau dat geassocieerd is met negatieve effecten op de slaap.

De rijksoverheid verzaakt daarmee haar zorgplicht zoals die in de wet is omschreven.

Dat wordt ondersteunt door:

- Het op 5 juni 2020 door de Staatsecretaris aan de Tweede Kamer aangeboden RIVM-rapport (rapport 2019-0227) van het onderzoek naar de WHO-richtlijnen geluid en het Nederland geluidbeleid <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>
- De WHO die sterke aanbevelingen doet bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidsniveaus van railverkeer boven de advieswaarden van 55 dB (Lden) voor de dag en 44 dB (Lnight) voor de nacht. (WHO [Environmental Noise Guidelines for the European Region](#), rapport)
- De geluidsnormen die in het plan M-B zijn gehanteerd respectievelijk 65 dB (Lden) voor de dag en 55 dB (Lnight) voor de nacht.

Ontwikkeling geluidbeleid voor Railverkeer door het WHO

De GDG (Guideline Development Group) van de WHO doet de sterke aanbeveling om de geluidsniveaus door railverkeer te reduceren tot onder 54 dB (Lden) (= Level-day-evening-night), omdat het geluid van railverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten.

De GDG doet de sterke aanbeveling om de nachtelijke geluidsniveaus door railverkeer te reduceren tot 44 dB (Lnight) (= Nachtelijk geluid), omdat het nachtelijk geluid van railverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve effecten op de slaap.

Europa

De Europese Unie (EU) heeft zich tot taak gesteld burgers te beschermen tegen de risico van geluid voor de gezondheid en het welbevinden en daarom als doel gesteld de geluidbelasting binnen haar grenzen zodanig te verlagen dat geluidsniveaus dichterbij de buurt komen van de door de WHO aanbevolen waarden. Dit is van belang voor de verdere ontwikkeling van de EU-Richtlijn Omgevingslawaai (END2) die hiertoe een belangrijk instrument is. Doel van de END is om de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In de END is onder meer vastgelegd hoe geluid in kaart moet worden gebracht (Annex 2) en hoe de omvang van de nadelige gezondheidseffecten kan worden geschat (Annex 3).

Nederland

Het Nederlandse juridische kader voor geluid, naast de Hinderwet, vindt zijn oorsprong in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Het toenmalige beleid werd ingegeven door het reguleren van de hinder door geluid. Dit heeft geleid tot normstelling, in eerste instantie voor geluid van vlieg-, weg- en railverkeer. De normen voor windturbines zijn van latere datum.

Deze regelgeving richt zich op het tegengaan van nieuwe situaties met onaanvaardbare risico's (preventie), op het vastleggen van geluidbelasting (geluidruimte) en daarmee op het beheersen van geluidtoenames ('stand still' beginsel) en op het aanpakken van situaties met onaanvaardbare risico's (saneren).

Ook onder een voorkeurswaarde of buiten de "bepanking gebieden" kunnen bewoners nog ernstige hinder en negatieve gezondheidseffecten ondervinden vanwege geluid.

Een belangrijke ontwikkeling in het Nederlandse geluidbeleid zijn de stelselherziening voor het omgevingsrecht (Omgevingswet) en de herziening van de geluidsregelgeving (Swung). De wet- en regelgeving voor weg- en railverkeer en windturbines gaat over naar de Omgevingswet.

Verhouding advies van de GGD tot de WHO-richtlijnen

Bij het vaststellen van de gezondheidskundige richtwaarde is de GGD uitgegaan van de kans op het krijgen van coronaire hartziekten door geluid. In de review van Van Kempen wordt aangegeven dat de

kans op coronaire hartziekten door de blootstelling aan geluid van wegverkeer toeneemt vanaf 50-55 dB (Lden). Bij de WHO zijn de effecten van geluid op hinder leidend geweest.

De GGD gaat ervan uit dat mensen keuzevrijheid zouden moeten hebben om met open of gesloten raam te slapen. Dit betekent volgens de GGD dat 40 dB (Lnight) op de gevel tot een acceptabel binnen-niveau leidt.

Bij het advies van de WHO zijn de effecten van nachtelijk geluid op slaapverstoring leidend geweest. De inzichten op het gebied van waarnemingsniveaus voor effecten op het hartvaatstelsel zijn echter wel veranderd: effecten lijken op te treden bij veel lagere niveaus dan ten tijde van het opstellen van de adviezen van de Gezondheidsraad werd gedacht.

Recent heeft ook de GGD een gezondheidskundige advieswaarde, veel lager dan die wordt voorzien in het tracé besluit, voor geluid gepresenteerd. Net als de WHO-richtlijnen hebben gezondheidskundige motieven een rol gespeeld bij het vaststellen van deze waarde; in het bijzonder de kans op coronaire hartziekten.

De WHO-advieswaarde voor geluid van railverkeer tijdens een etmaal (Lden) is 1 dB hoger dan die voor geluid van wegverkeer. De WHO-advieswaarde voor geluid van railverkeer tijdens de nacht (Lnight) is juist 1 dB lager dan die voor nachtelijk geluid van wegverkeer.

De Nederlandse normen voor de blootstelling aan geluid van railverkeer zijn echter een stuk minder streng dan die voor geluid van wegverkeer. Men spreekt dan ook wel over de zgn. 'railbonus'.

De railbonus van 5 dB wordt ten onrechte in 5.2.3 ter zijde geschoven

De railbonus van 5dB wordt ten onrechte in 5.2.3 ter zijde geschoven.

Achtergrond

Quote uit de nota *“De relatie tussen de geluidbelasting en het percentage ernstig gehinderden is in de afgelopen 15 jaar veranderd. In 2018 is de nieuwe herziene richtlijn voor de blootstelling aan omgevingsgeluid verschenen. Of de wetgeving op dit aspect een aanpassing behoeft, staat buiten dit tracé besluit.”*

Het tracé besluit wordt nú in 2020 genomen met alle op dit moment bestaande informatie.

Het kan niet zo zijn dat een tracé besluit de gezondheid van mensen mag beschadigen omdat het 'nog niet in een wet' is vastgelegd.

Conclusie

Het is dus niet meer dan billijk dat rekening wordt gehouden met de informatie die in het RIVM rapport <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf> staat. Uit dit rapport blijkt op pagina 116, en op meerdere plaatsen, dat de railbonus niet meer correct is.

De resultaten van de evidence reviews voor hinder en slaapverstoring laten echter zien dat dit verschil veel minder groot is. Het gevolg is dat de advieswaarden voor geluid van weg- en railverkeer dichtbij elkaar liggen.

Het Nederlandse stelsel kent alleen een aparte nachtbescherming (Lnight) voor geluid van vliegverkeer en windturbines. Er worden in de Nederlandse wet geen nachtwaarden voor geluid van weg- en railverkeer gehanteerd.

De maximaal toegestane geluidswaarden van Schiphol, is afgebakend met een geluidscontour overdag van respectievelijk 58 dB(A) en 45 dB(A) in de avond; in de nacht (tussen 23.00 uur en 07.00 uur) geldt de waarde van 40 dB(A).

Er is volgens de Gezondheidsraad geen gezondheidskundige reden te bedenken waarom wegverkeer en railverkeer anders zouden moeten worden behandeld dan vliegverkeer als bron van nachtelijk geluid.

Bovendien blijkt uit de analyse van Van Kempen et al. dat vanaf 55 dB (Lden) het geluid van railverkeer en ernstige hinder zelfs hoger is dan de BR-relatie voor geluid van wegverkeer. Dit beeld wordt bevestigd door nieuwe BR-relaties die zijn afgeleid op basis van de GGD Gezondheidsmonitor. Voorheen werd het geluid van railverkeer als minder hinderlijk dan geluid van wegverkeer beoordeeld. Bij ernstige slaapverstoring zien we een vergelijkbaar beeld. De zogenoemde 'railbonus', die in de oudere BR-relaties wel aanwezig was, volgt niet meer uit de nieuwste BR-relaties.

Berekeningen gaan onterecht vóór meten!

Piekgeluiden bij wissels, schuurgeluiden in bochten en klappgeluiden van de elektrische lussen worden weggemoffeld. Door in de berekeningen alleen uit te gaan van rechte rails worden alle andere geluiden structureel weggepoetst. Na de berekeningen worden deze getoetst in de praktijk door metingen van ProRail. In eerste instantie wilde ProRail zelfs 2 procent van de hoogst en laagst gemeten waarden hieruit filteren. De reden was 'dat deze toch geen effect hebben op de gemiddelde waarde'. Mensen worden wakker worden van deze 2% piekgeluiden en niet van de berekende gemiddelde waarden. Gelukkig waren er nog alerte ambtenaren die deze vorm van manipulatie van ProRail doorhadden en er een stokje voor staken.

Conclusies

Er is een overzicht gegeven van de huidige omvang van de ziektelast door geluid in Nederland. Het blijkt dat de grootste omvang van de ziektelast voorkomt bij personen die worden blootgesteld aan geluidsniveaus tussen 45 en 55 dB (Lden). Voor coronaire hartziekten is te zien dat een deel van de effecten ook optreedt bij lagere geluidsniveaus dan dat op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 1994 werd gedacht. Dit inzicht is nieuw.

Bij Meteren-Boxtel gaat men uit van 65 dB gemiddeld op de gevel. Dit is volgens ProRail conform de huidige, zeer verouderde, wetgeving. Bewoners vinden dit onbehoorlijk en onacceptabel.

Advies Commissie M.E.R.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie M.E.R.) heeft op 15 mei 2018 haar toetsingsadvies gepubliceerd over het MER.

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p27/p2711/2711_toetsingsadvies.pdf

Reactie op het toetsingsadvies:

https://www.platformparticipatie.nl/binaries/1.%20Aanvullende%20informatie%20MER_MB1.9.1-02_tcm117-449630.pdf

Samenvatting

In het document 'REACTIE TOETSINGSADVIES COMMISSIE M.E.R' wordt niet of nauwelijks op de adviezen en opmerkingen van de Commissie ingegaan. Het betreft de volgende punten;

- Inzicht geven in significante milieueffecten
- Mogelijke maatregelen om deze te beperken
- Onderschatting en onzekerheden in de effecten van geluid en trillingen op gezondheid

Voor de bewoners is dit onacceptabel, juist omdat het hier gaat om het nemen van maatregelen die verder gaan de wettelijke maatregelen en de gezondheidsschade beperken.

De Commissie over geluid

Ten aanzien van geluid adviseert de commissie het volgende:

- "Het opstellen van een milieueffectrapport heeft niet alleen tot doel het project te toetsen aan wettelijke bepalingen, maar biedt ook de mogelijkheid inzicht te geven in significante milieueffecten (ook al zijn deze wettelijk gezien toelaatbaar) en de mogelijke maatregelen om deze te beperken."
- "De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER in te gaan op de aanvullende maatregelen voor geluid. "Geef aan of en op welke wijze het mogelijk is om het aantal geluidgehinderden en geluidsbelaste woningen af te laten nemen of op zijn minst gelijk te houden en betrek deze informatie bij de besluitvorming."

Onderschatting en onzekerheden effecten geluid en trillingen

De Commissie benadrukt dat het werkelijke aantal, na de oplevering van het project, hoger zal liggen. Voor het aantal gehinderden en slaapverstoorden door geluid is de reden daarvoor dat er naast de geluidsbelasting een groot aantal niet-akoestische factoren zijn die bepalen of mensen worden gehinderd of gestoord in hun slaap.

Ook verwacht de Commissie dat het aantal gehinderden door trillingen in werkelijkheid hoger zal zijn dan het MER aangeeft. Dat blijkt onder andere uit inzichten van een RIVM rapport. Dit rapport laat zien dat er een aanzienlijk hoger percentage mensen hinder van trillingen ondervindt.

Reactie op het toetsingsadvies van de Commissie M.E.R.

In het document 'REACTIE TOETSINGSADVIES COMMISSIE M.E.R.' wordt niet of nauwelijks op bovenstaande adviezen en opmerkingen ingegaan:

- Het **berekende** verschil tussen Lden GPP en Lden project is op veel plaatsen minimaal (1 dB) waardoor er geen maatregelen hoeven te worden genomen. Kijkend naar de opmerking uit het toetsingsadvies 'De berekeningen suggereren dat het aantal ernstig gehinderden door geluid en trillingen en het aantal mensen met slaapverstoring precies is uit te rekenen', is geen maatregelen nemen discutabel.
- Er is geen rekening gehouden met onderschattingen en onzekerheden in de effecten van geluid en trillingen op gezondheid. (het RIVM rapport 'Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) 'Het doel heiligt de middelen', laat juist zien dat gezondheidsproblemen als gevolg van geluidsoverlast groter zijn dan aangenomen.
- Ten aanzien van onderschatting en onzekerheden effecten geluid wordt in de reactie op het toetsingsadvies slechts het volgende opgemerkt: Zoals de Commissie m.e.r. terecht opmerkt betreft dit belevingsaspecten die niet fysiek meetbaar zijn en daarmee niet in de uitgevoerde onderzoeken ten behoeve van het MER kunnen worden berekend. De dringende aanbeveling om met het uitvragen van betrokkenen te komen tot een volledig beeld wordt genegeerd, laat staan overgenomen.

Stille passagierstreinen faciliteren herrie makende goederentreinen

Stelling

Het toepassen van de systematiek van GPP's leidt er bij M-B toe dat bewoners aan meer omgevingsgeluid worden blootgesteld in plaats van minder. Dit onwenselijke en niet in lijn met de adviezen van de WHO en de doelstelling van de EU-richtlijn Omgevingslawaai (END).

Achtergrond

In de nota 5.2.32 wordt de 'systematiek van de geluidsproductieplafonds' uitgelegd. Die uitleg is overbodig, ongewenst, ongepast en is niet ter zake. Wij geven aan wat de gevolgen zijn van die wet voor bewoners. De stille passagierstreinen overdag geven de mogelijkheid aan goederentreinen vooral in de nacht om de wettelijk toegestane geluidsproductieplafond op te vullen. Ofwel de wet geeft de mogelijkheid om per definitie de mensen optimaal met geluid te belasten. De Europese geluidwetgeving gaat ervan uit dat landen zich gaan houden aan wat de WHO voorstelt aan omgevingslawaai. In de doelstellingen van de EU-richtlijn Omgevingslawaai (END) worden landen opgeroepen "om de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen."

Ook het Nederlandse RIVM-rapport (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>) stelt dat volgens Europese richtlijnen moet worden gezorgd dat geluid wordt verminderd. Tevens adviseert het RIVM de geluidsruimte aan te passen. En dus niet zoals nu wordt gedaan het in één keer maximaal opvullen.

Het lijkt wel of ProRail en het ministerie er alles aan doet om de belasting op de mens zo veel mogelijk in stand te houden en waar mogelijk te verhogen met (verouderde) wetgeving in de hand en met ministeriële bevoegdheid uitzonderingen naar eigen inzicht toe te passen.

Het is jammer dat landen verzocht worden om zelf initiatief te nemen om overlast te beperken. Jammer, want hier in Nederland vindt de overheid dat bewoners in een industrieterrein moeten werken, wonen en leven.

Conclusie

De voordelen van innovaties bij goederentreinen, mede betaald met belastinggeld, worden geheel door de wetgeving teniet gedaan.

Alle geluidsmaatregelen die ten goede kunnen komen aan bewoners wordt door de wetgeving vernietigd. Het is onbegrijpelijk dat, terwijl WHO en het RIVM aangeven dat slaapverstoring door geluid hartklachten tot gevolg hebben, de wetgeving aan de kant van de economie staat. Ook de saldering: geluidwinst bij passagierstreinen verdisconteren met meer geluidproductie voor goederentreinen is volstrekt onacceptabel.

Uitgangspunt van M.E.R. dat 80% van treinen stil zijn is onterecht

Stelling

Uitgangspunt van M.E.R. dat 80 procent van treinen stil zijn is onterecht, volgens het rapport Panteia.

Achtergrond

“Onderzoek aandeel stille goederenwagens” van Panteia, dd 23 oktober 2019, toont aan dat het uitgangspunt van de M.E.R., op voorspraak van ProRail, niet klopt. Het basisjaar gebruikt Panteia het jaar 2018. Dus enkele jaren na de M.E.R. en geeft een volledig ander beeld van de situatie van de stillere goederentreinen. In het basisjaar 2018 stelt Panteia dat er gemiddeld slechts 56% goederentreinen ‘stil’ zijn. Met de opmerking *“De stijging van het aandeel stille wagenritten is vooral geïnitieerd door stimulatiereregelingen en ambities bij verschillende partijen en (nog) niet door verboden op conventionele wagens.”* De stimulatiereregelingen is gewoon belastinggeld naar de goederenvervoerders pompen. Hierbij valt op te merken dat het aandeel stille treinen naar Duitsland, Betuweroute, 65% is en naar België, Meteren-Boxtel op 51% blijft steken. Terwijl Duitsland en Zwitserland stille treinen per 2021, per wetgeving, afdwingt blijft Nederland achter. Hierdoor ontstaat het fenomeen dat in 2025 de Betuweroute voor 97% stil is en Meteren-Boxtel tracé op 82% blijft hangen.

Quieter Routes

De EU wetgeving uit 2016, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1519999459620&uri=CELEX:32016L0797>, stelt dat op routes waar meer dan 12 goederentreinen per nacht rijden, in 2024 de vervoerders met stille treinen moeten gaan rijden. Ook het tracé Meteren-Boxtel wordt terecht door het ministerie als een Quieter Route aangemerkt. Er rijden immers meer dan 12 goederentreinen per nacht. Dat er daadwerkelijk met stillere treinen gereden wordt hoeft dan pas na 2030. Met een extra clause “als de boog klaar is” ontwijkt het ministerie deze Europese wet.

Wij zijn er sceptisch over want het rapport van Panteia geeft immers geheel andere cijfers aan. Zelfs in 2040 is er sprake van slechts 82% stillere goederentreinen over Meteren-Boxtel (richting België).

Conclusie

Onterecht wordt het beeld geschetst dat er in Nederland nu al sprake is van ‘stillere’ goederentreinen en dat als uitgangspunt wordt gebruikt tijdens berekeningen. Onterecht geeft Nederland een draai aan de Meteren-Boxtel situatie en stelt de Europese wetgeving, vanaf 2024, naar onze mening op slinkse wijze ten onrechte buiten werking.

Bovendien, mochten er stillere treinen komen dan mag, per definitie in de huidige wetgeving, die met belastinggeld gewonnen geluidsruimte opgevuld worden door meer treinen toe te staan op het traject. Zoals eerder aangegeven gaat dit ten koste van de gezondheid van de bewoners. De gewonnen geluidsruimte moet minimaal evenredig aan de bewoners ten goede komen.

Integrale kostenberekening en langetermijnvisie ontbreken.

Gezondheidskosten na het project worden ten onrechte niet meegenomen

De initiële kosten van een project of jaarlijkse lasten die op de maatschappij wordt afgewikkeld worden niet meegenomen. Zoals omleidingskosten verkeer tijdens de bouw of de kosten in verband van uitval werknemers door hinder nachtrust verstoring.

Achtergrond

In grote infrastructurele projecten van ProRail zijn en worden de maatschappelijke kosten niet meegerekend in de uiteindelijke kosten van het project. Sterker nog projecten worden berekend op initiële kosten en nooit op de totale kosten van de levensduur van het project. Omgekeerd worden wel de jaarlijkse baten van een project meegenomen om de initiële kosten te vergoelijken.

Dat maatschappelijke kosten moeilijk zijn te berekenen is helder. Goede metingen daarvoor worden niet gedaan en dus kan daaruit ook geen inschatting voor kosten of baten worden gegeven.

Gelukkig is voor projecten van ProRail nu een mogelijkheid om de impact van een project een klein deel van de maatschappelijke kosten te berekenen.

Voor ons is het RIVM rapport 'Gezondheidseffecten van trillingen door treinen, RIVM rapport 630650004/2013, daarvoor een aanzet geweest. Hierin valt te lezen dat 660.000 mensen hinder hebben van trillingen. En dat 9400 tot 27000 mensen ernstige hinder ondervinden van deze trillingen. In 2014 komt het RIVM met het rapport 'Wonen langs het spoor', RIVM rapport 2014-0096, waarin wordt aangegeven dat "1.347.400 bewoners van 16 jaar en ouder binnen 300 meter afstand van het spoor. Ongeveer 20% van hen ondervindt ernstige hinder van de trillingen die treinen veroorzaken." Blz 3.

Laten we uitgaan van de beide RIVM rapporten en van de gegevens die daarin worden aangedragen. Als we uitgaan van de 1.347.400 gehinderden in het rapport uit 2014 en dat slechts één procent zich dagelijks ziek meldt ivm ernstige klachten, dan zijn dat 13.474 mensen per dag. Dit aantal zit min of meer aan de onderkant van het rapport uit 2013 en vormt voor de berekening een plausibel aanknopingspunt. Ziekmeldingen zijn voor werkgevers een kostenpost. Het MKB, werkgevers midden- en kleinbedrijf, rekent voor een ziekte dag €410,- (status 2016) zie internet <https://www.mkb servicedesk.nl/10218/zieke-werknemer-kost-200-tot-400-euro.htm>.

Dit betekent een kostenpost voor de maatschappij, werkgevers zijn geen filantropische instellingen, een bedrag van € 5.524.340,-. Geen gering bedrag: 5,5 miljoen per dag!

Merk op dat we nog niet de kosten meerekenen van alle onderzoeken/diagnoses van huisartsen, specialisten en eventuele ziekenhuisopnames die zeker ook verband houden met treintrillingen.

Deze rapporten zijn gemaakt in de periode voordat het goederenvervoer stevig geïntensiveerd gaat worden. 40 tot 50% meer, zwaardere- en langere treinen én hogere snelheden, dus nog intensievere en langdurigere trillingen.

Conclusie

Deze dagelijkse maatschappelijke kosten worden in het project ten onrechte niet meegenomen.

We kunnen concluderen dat de maatschappij 5,5 miljoen per dag moet bijdragen aan het faciliteren van het goederenverkeer over het spoor. Wij verwachten daarom dat ook die kosten door het ministerie worden meegenomen en op juiste waarde wordt geschat.

Merk op dat hierdoor de bouw van de oorspronkelijke zuidtak, zie verdrag van Warnemünde, volgens de nota van antwoord 900 miljoen, binnen 200 dagen zal zijn terugverdiend!

Onderhoud van het spoor

Nu al wordt elke week een van de goederencorridors, Brabant route of Meteren –Boxel route, een nacht afgesloten. Het gemengd spoor is ontwikkeld in de laatste helft van de 18^e eeuw. We hebben te maken met het oplappen van een 150 jaar oud spoor. Dit oplappen gebeurt al tientallen jaren en zal alleen maar toenemen door verhoogde slijtage. Door de toename van het aantal goederentreinen, de zwaardere en langere treinen zal de schade aan het spoor enorm toenemen en zullen dus de onderhoudskosten exponentieel toenemen.

Deze kosten van onderhoud worden niet meegenomen in de totale kosten van dit traject. Niet alleen een gemiste kans maar het verhogen van de onderhoudskosten veroorzaakt een verhoging van de transportkosten waardoor Nederland zich als transportland uit de boeken schrijft.

Bewoners draaien op voor schade aan huizen.

Het SBR geeft aan dat er drie categorieën van huizen zijn: betonnen constructie, metselwerk en cultuurhistorische gebouwen. Bovendien meldt het SBR-a dat er meerdere metingstypen zijn: initiatie,

beperkt en volledige meting. ProRail meet altijd met een indicatieve meting en gaat per definitie uit van betonnen constructies de meest stijve categorie huizen.

Als een gebouw niet aan deze categorie kan voldoen wordt het gebouw langs de lat van 'doelmatig' gelegd. Dit is de omgekeerde wereld, immers niet het bestaande gebouw verstoort de omgeving maar het project verstoort de omgeving. Het project moet zich aanpassen aan de bestaande bebouwing en niet andersom. Of de uitspraak 'doelmatig' moet de wereld uit.

De kosten die de bewoners moeten opbrengen om hun huizen, die als niet doelmatig worden bestempeld, te herstellen, reken die ook aan het project toe zodat het kosten/baten plaatje reëel wordt. De baten gaan immers via ProRail naar de vervoerders en de kosten naar de maatschappij!

Treinen zijn niet per definitie schoner dan vrachtvervoer.

In het rapport van TNO "Inzicht in het energieverbruik, de CO₂-uitstoot en de NO_x-uitstoot van het spoorgoederenvervoer", TNO 2017 R11414v2, komt een ander beeld naar voren dan wat het Ministerie en ProRail ons wil doen geloven.

De overkoepelende conclusie is dat de CO₂-uitstoot van een goederentreinrit moeilijk te koppelen is aan de transportbehoefte: nl. het vervoer van een ton-lading over een vaste afstand. De voornaamste oorzaak is dat een groot deel van de emissies van CO₂ en NO_x bij diesellocomotieven, rangeren, en van het elektriciteitsgebruik bij elektrische locomotieven niet direct is gekoppeld aan het vervoer van lading over afstand. Het grootste deel tussen de 75 en 84% van de uitstoot van diesellocomotieven vindt plaats bij stilstand. Het elektriciteitsverbruik bij elektrische locomotieven blijkt meer afhankelijk van het getrokken materieel, de wagons, dan van de vervoersvraag.

De rangeerdiesellocomotieven in de haven zijn het die zorgen voor de CO₂ en NO_x uitstoot. Ter indicatie een diesellocomotief produceert per jaar CO₂ gelijk dat gelijk is aan 4 trekker-opleggers en de NO_x gelijk aan 200 moderne Euro VI trekkers.

Voor elektrische treinen geldt dat het energiegebruik 0,02 kWh per ton*km is. Dit is beter dan voor een zware trekker die een factor twee hoger is. Echter bij groot-volume-lading met lage dichtheid wordt dit voordeel in energiegebruik tenietgedaan door de zware uitvoering van treinwagons en de bijbehorende rijweerstand. Meer dan het gewicht van de trein, blijkt de lengte van de trein een bepalende factor voor het energiegebruik van de elektrische locomotief die de wagons trekt. Er geldt het volgende: hoe langer de trein, hoe meer assen en hoe meer frictie er ontstaat en meer energie nodig is.

Conclusie

Het argument dat meer goederentreinen noodzakelijk zijn om de modal-shift van vrachtwagen naar trein te bevorderen staat hiermee op losse schroeven. Het blind varen op elektrisch aangedreven vervoer is beter dan op diesel is naar onze mening dan ook niet terecht.

Zeker niet als veel elektriciteit op Europees niveau, bijvoorbeeld bruinkool in Duitsland, nog niet duurzaam wordt opgewekt.

Dat Nederland daar het voortouw in wil nemen is evident maar dan moeten ook de rangeertreinen elektrisch worden aangedreven en goederentreinen gestroomlijnd worden uitgevoerd.

Zie bijvoorbeeld Wij Inholland 2016 - AeroTrail Solutions

<https://www.inholland.nl/opleidingen/luchtvaarttechnologie-voltijd/verhalen/wij-inholland-2016-aerotrail-solutions/>

Vervoer gevaarlijke stoffen door bewoonde gebieden

Stelling

Het groepsrisico wordt aanvaardbaar geacht. De veiligheidsregio geeft aan dat 1000 tot 1500 dodelijke slachtoffers kunnen vallen. Het beveelt de maatregel 'Langzaam rijden' aan. ProRail en vervoerders willen dit niet. Reden: het is wettelijk niet mogelijk en niet nodig omdat dit aantal

slachtoffers volgens ProRail inherent is aan de normstelling! Toen werd uitgegaan van het aantal ketelwagens. De lengte van de treinen was wettelijk 640 meter. Nu wordt niet meer uitgegaan van ketelwagens, maar van treinen. Deze treinen worden op wens van de Europese Unie naar 1500 meter opgerekt. Meer ketelwagens zijn dus mogelijk. Het groepsrisico blijft gehandhaafd.

In de 'Netverklaring 2018' staat in paragraaf 3.3.3.5 het volgende:

“Spoorvoertuigen moeten steeds compatibel zijn met de treindetectiesystemen op de baanvakken waar de spoorvoertuigen worden ingezet; de compatibiliteit omvat in ieder geval kortsluit- en stoorstroomgedrag (treinbaan)”.

Dit betekent volgens ons dat (goederen)treinen op het gemengd spoor niet voorzien hoeven te zijn van het gewenste ATBvv systeem. Er wordt daarom bij gevaarlijke situaties niet automatisch ingegrepen waar het wel nodig is. Daarmee is de situatie ronduit gevaarlijker.

Het bevreemdt ons bijzonder dat ProRail ervan uitgaat dat bewoners midden in de nacht bij een calamiteit zelfredzaam kunnen zijn. De alerte overheid heeft geen weet van welke stoffen exact in de treinen zit. Hoe kan een slaperige leek dan weten wat hij moet doen? Wij moeten dus uitgaan 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 en gevolgen groter.

Conclusie.

Niet door fysieke aanpassingen maar door slechts aannames en afspraken met huidige vervoerders trekt ProRail de conclusie dat de situatie veiliger is geworden. Terzelfder tijd echter is het risico groter geworden door vernoemde mogelijk niet geïmplementeerde treindetectie systemen. Zo wordt er structureel verwarring gezaaid en krijgt men geen inzicht van de werkelijke gevaren. Wij als burgers blijven uitgaan van dezelfde gevaren als gedefinieerd bij 'Sporen in Den Bosch'.

Dit is een onacceptabel risico.

Een ongeluk zit immers in een klein hoekje en Murphy helpt hem!

Monumenteigenaren worden zwaar getroffen.

Stelling

Een nieuwe corridor moet zich aanpassen aan de bestaande gebouwde omgeving of Prorail moet die omgeving aanpassen aan de norm.

Achtergrond

Dat de snelheid en het gewicht van de goederentrein zeer grote invloed heeft op de treinbevingen maakt het rapport 'T130 trillingshinder door exploitatie railinfrastructuur T130_r_11_47215' duidelijk. ProRail neemt ten onrechte aan dat gebouwen technisch voldoen aan de huidige bouwnormen. Gebouwen, monumenten uit het begin van de 20^e eeuw (1890-1920), kunnen nooit voldoen aan de huidige bouwnormen.

De SBR richtlijn geeft aan dat de trillingsnorm voor monumenten lager is dan die voor beton. ProRail noch het ministerie willen of kunnen de specifieke SBR-normen of SBR-waarden verstrekken.

Een document van Ester Stapper uit 2008, 9940175, van Bureau voor bouwpathologie BB te Montfoort, geeft meer inzicht. Waar de Vkar normaal 40 [mm/s] is bij beton is deze voor monumenten 8 [mm/s]. Daarbovenop komt een veiligheidsfactor van 1,5 voor kortdurende regelmatige trillingen, treinen dus waardoor de Vkar 5,33 [mm/s] wordt.

Bovendien worden monumenteigenaren nu wel heel expliciet gepakt. Er is namelijk sprake van een spagaat. Aan de ene kant staat het ministerie van cultuur met de wet uit 2016, heritage_act_2016_1, Er is een verplichting voor eigenaars opgenomen, de instandhoudingsplicht rijksmonumenten. Aan de andere kant het ministerie van infrastructuur die monumenten aan buitensporige krachten blootgesteld.

Waar moet een burger in deze omstandigheden heen hoe kan hij zijn rechten waarborgen?

Conclusie

Monumenten worden vernietigd en de burger wordt niet gehoord. De opmerking van ProRail "het is niet doelmatig" is daarbij absoluut onacceptabel. Groningse toestanden voor monumenten langs het spoor zijn te voorzien.

Diepwand in plaats van platanen om trillingen te voorkomen

Stelling

In het tracé besluit wordt aangegeven dat er 36 bomen (platanen) worden gekapt in de wijk 't Zand te 's-Hertogenbosch. Deze bomen hebben goede toekomstverwachting en zijn in het structuurplan van 2009 opgenomen als waardevolle boomstructuur (bomen dateren uit begin 1900).

Wij/de bewoners vinden dit onaanvaardbaar omdat de bomen;

- Het straatbeeld bepalen.
- In de zomer verkoeling geven op straat en in de huizen.
- Bijdragen aan een goede luchtkwaliteit.
- Grote hoeveelheden CO₂ afvangen en opslaan.
- Een ecosysteem vormen met het onderliggend struikgewas, insecten en vogels enz.
- Ook van betekenis zijn voor de rest van de wijkbewoners;
- Geluidoverlast van het spoor reduceert.
- Een maatschappelijk waarde/functiewaarde hebben uitgedrukt in euro's die echter niet is meegenomen in het plan.

Achtergrond

De wijk zelf is arm aan groen maar heeft een robuuste groenstrook van ca 600 meter lengte die de wijk van het spoor scheidt. In deze groenstrook, die in breedte varieert van 20 tot 30 meter, staan naast 36 monumentale platanen ook nog tientallen ecologisch waardevolle eiken, esdoorns en kastanjes en is omringt door veel struikgewas. Deze voor het centrum beeldbepalende groene zone is ook een waardevolle scheiding tussen de activiteiten op en aan het spoor en de woonwijk. De visuele en brede akoestische bufferfunctie, maar ook de natuur in deze strook zijn van onschatbare waarde voor het welzijn en gezondheid van de wijkbewoners en ook de reguliere gasten uit de rest van het centrum van 's-Hertogenbosch en daaromheen. Deze groenstrook levert een substantiële bijdrage aan de goede luchtkwaliteit.

Door plannen van de overheid en Prorail t.a.v. van een mogelijk te plaatsen laagfrequent trillingswand op de plaats ter plekke komt het voortbestaan van deze gehele groenstrook ter discussie te staan. Verkleining of verdwijning zou een ramp betekenen voor mens en dier. Bovendien zou door het kappen van de bomen een essentieel koelte-eiland (2) verdwijnen die de bewoners en bezoekers zoveel thermisch comfort en bescherming schenkt. Bescherming tegen vele soorten geluid (niet alleen laag frequente trilling), maar bovenal specifiek: bescherming tegen de toenemende hitte in de zomermaanden. Droge hete zomers van 2018 en 2019 hebben aangetoond hoe de effecten van klimaatverandering op toenemende hitte in binnensteden doorzet. Blijvende hoge temperaturen (van boven de 35 graden) gedurende langere periodes in de zomermaanden zijn geen uitzondering meer gebleken. Op 25 juli 2019 is in Noord Brabant zelfs een recordtemperatuur gemeten van boven de 40 graden Celsius. Hittestress in steden (3) op z.g.n. hitte-eilanden is een reëel risico en reëel probleem, met alle (toekomstige, toenemende) gevolgen van dien. Studies hebben uitgewezen dat de wijk t Zand Noord West aan de spoorzone in 's-Hertogenbosch juist in die zones liggen waar de hittestress het grootst is in geheel Noord-Brabant en zelfs binnen Nederland heeft het de twijfelachtige eer om zeer hoog te scoren

Dat bomen een functionele en maatschappelijke waarden vertegenwoordigen wordt alom erkend. We onderscheiden diverse waarden van bomen ruimtelijke functie (structuur), ethische waarde (schoonheid), klimatologische waarde (verkoeling), Belevingswaarde (sfeer), curatieve waarde (mensen voelen zich gezonder), economische waarde (waarde huizen en toerisme), Ecologische waarde (dieren) en niet te vergeten milieuwaarde (opname van SO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, O₃ enz.). Per jaar neemt een boom met een diameter van 100cm zo'n 115 kg CO₂ en in totaal 4.173 kg koolstof heeft opgeslagen. Dit staat gelijk aan 140.504 autokilometers. Bron: <https://www.piusfloris.nl/pius-floris/treetags>.

Worden de bomen gekapt dan zijn dat direct maatschappelijke kosten die opgebracht moeten worden door degenen die geen baat hebben bij het opwaarderen van deze corridor.

Deze groenstrook wordt gezien als de groene en ecologische verbinding tussen het stationemplacement en het toekomstige cultuurcentrum 'Stadsdelta' van 's-Hertogenbosch. Wij verwachten dan ook dat de totale maatschappelijke kosten van het kappen, ofwel de objectieve functiewaarde van bomen, worden meegenomen als lasten van dit project.

Voor deze berekening verwijzen wij u naar de firma Cobra met name de heer Joost Verhagen van www.cobra-adviseurs.nl/

Conclusie

Kap van de platanen is een onaanvaardbare aantasting van het woongenot en leefmilieu van de bewoners van de Boschdijkstraat en de wijk 't Zand Noord West.
Het is een van de kwalijke gevolgen waar bewoners mee te maken krijgen als gevolg van het plan PHS Meteren-Boxtel en het daarmee routeren van steeds meer goederentreinen door de woonomgeving.
Het is een van de redenen waarom het plan PHS Meteren-Boxtel onaanvaardbaar is.

Getekend:
9 juli 2020

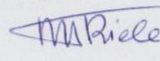
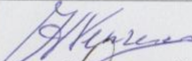

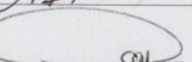
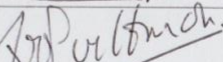
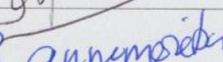


J.T.M. Fleuren
Woonwijk 't Zand (spoorzone)
Majweg 24
5211 AB 's-Hertogenbosch
jfleuren@online.nl

Het registratienummer van mijn zienswijze is 56896057

Beroepschrift mede namens 35 buurt/wijk bewoners 't Zand via machtiging (6x) of steunbetuiging (29x):

Hierbij **machtigen** onderstaande buurtbewoners Josefien Fleuren om namens hen een beroep bij de Raad van State in te dienen tegen tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel".

Naam	adres	Nummer zienswijze	handtekening	emailadres
Marjan te Riele	Oranje Nassaulaan 7A	57040158		erpodijk@home.nl
Henk Venrooij	Oranje Nassaulaan 7A	57040158		h.venrooij@home.nl
Jeanneke Grimbergen	Majweg 57	57002025		jeannekegrimbergen@gmail.com
Liza Weltman	Oranje Nassaulaan	56995888		Liza.weltman@gmail.com
Joop Oltman	Oranje Nassaulaan 11	56995888		joop.weltman.jv.@gmail.com
Annemarie Bon	Majweg 23	56886658		post@annemariebon.nl

Dit beroep van Josefiën Fleuren tegen het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel wordt ondersteund door:

Naam	adres	handtekening	emailadres
Nicole Huijbrechts	Maijweg 8 5211 AA 's Hertogenbosch		nicoele@hotmail.com
PIERRE-MARIE COSTA	"		PMCOSTA@LAPOSTE.NET
Paulien 't Haen	Hertogstraat 5		Paulien@phs.nl
Jos v.d. Klooster	Maijweg 28		jos@vanderklooster.com
Yvonne Lamers	Maijweg 28		Yvonne@stroomlynt.nl
Letje de Bilde	Maijweg 47		ietdebilde@gmail.com
bert doedel	Maijweg 47		bdoedel@hotmail.com
J.M. Muijter	v. Drepenbeedstr 7	J.M. Muijter	
Rita v.d. Sande	Koningsweg 64		ritavdsande@hotmail.nl

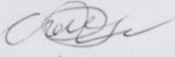
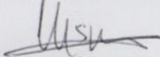
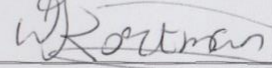
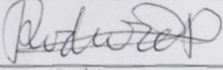
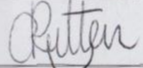
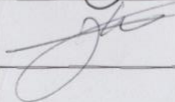
Dit beroep van Josefiën Fleuren tegen het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel wordt ondersteund door:

Naam	adres	handtekening	emailadres
F. Bolder	Jan Heinsstraat 3		fnmbolder@gmail.com
Gu. Dongeg	M. Heinsstr. 63		fnmbolder@gmail.com
A. Vossen	5211 RZ v. Hertogenbosch Burglootheidein 48 5211 ZR v. 's Hertogenbosch		fotofox@planet.nl
M. v.d. Horst	Zusters v. Trierstr 8		m.filippini@planet.nl
Jan de Laat	Koningsweg 64		la.t.sande@xs4all.nl
B. v. Dijk-Baiker	van Boreinstest. 2	B. v. Dijk-Baiker	tevens@xs4all.nl
Esther Lichelman	Herdijkstr 4		est.l.licelman@coaching.nl
Julia Oprea	Maijweg 294		ana.julia2002@gmail.com
Mees van den Ekkart	Maijweg 29		mees_ekart@hotmail.com

Dit beroep van Josefiën Fleuren tegen het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel wordt ondersteund door:

Naam	adres	handtekening	emailadres
Roy Schellekens	Hertogstraat 7		royschellekens@gmail.com
Miek Berendsen	Hertogstraat 3		miekberendsen@gmail.com
Jan van Keijsteren	Hertogstraat 3		info@vankeijsteren.nl
Trudy van Peer	Hertogstraat 8		trudyvanpeer@hotmail.com

Dit beroep van Josefien Fleuren tegen het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel wordt ondersteund door:

Naam	adres	handtekening	emailadres
Caroline Roos	Mayweg 29		Caroline.Roos@hotmail.com
Ingrid Isphording	Mayweg 30		ingrid@isphordingcoaching.nl
Mieke Kortman	Guldenliestr. 2k		the-wishing-well@hotmail.com
Ida Gunning	Herzogstraat 10	J. Gunning	idagunning@msn.com
Riet vd Wiel	Mayweg 48		rietdeschilder@gmail.com
Carla Ritten	Mayweg 44		carlamayweg@gmail.com
Jim Murphy	Mayweg 25 A		nin4th@gmail.com