

Raadsinformatiebrief

Steller : Van Oudheusden

Tel. : 6155582

Portefeuille : Kâhya

e-mail : r.vanoudheusden@s-hertogenbosch.nl

B&W : 22 september 2020

Agenda nr. : B.6

Raad : 6 oktober 2020

Reg.nr. : 10139415

Openbaar : Openbaar

Onderwerp : vervolgstappen in het PHS-dossier na Tracébesluit Meteren-Boxtel
Dossier :

Besluit : Het college stelt bijgaande raadsinformatiebrief vast waarin de Raad wordt geïnformeerd over:
Vervolgstappen in het PHS-dossier na Tracébesluit Meteren-Boxtel

Communicatie : Informeren belanghebbenden en nieuwsbericht



Raadsinformatiebrief

Reg.nr. : 10139415
B&W verg. : 22 september 2020

Onderwerp: vervolgstappen PHS na tracébesluit Meteren-Boxtel

1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsuitvoering.

2) Samenvatting

De gemeenteraad wordt geïnformeerd over de meest recente ontwikkelingen rondom Programma Hoogfrequent Spoor (spoorgoederenvervoer). Nu het Tracébesluit is genomen gaat de ontwikkeling van dit programma een nieuwe fase in. Het college kijkt vooruit naar de inzet de komende periode, en blikt terug op de afgelopen periode.

Ook licht het college in deze raadsinformatiebrief toe wat de actuele status is van de situatie rondom het behoud van de groenstrook met platanen aan de Boschveldweg. het college zoekt met NS, ProRail, en bewoners naar een oplossing, zodat zowel maatregelen voor de trillingshinder kunnen worden genomen als ook dat de beeldbepalende bomen aan de Boschveldweg behouden kunnen blijven.

3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

Steller : Van Oudheusden
Tel. : 6155582
E-mail : r.vanoudheusden@s-hertogenbosch.nl

1. Aanleiding

De uitvoering van het Rijksprogramma PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) en de aanleg van de Boog bij Meteren heeft veel gevolgen. Natuurlijk zorgt dit programma voor een positieve beweging omdat de snelwegen worden ontlast en het reizigersspoor in Nederland beter wordt gebruikt: het deel van PHS dat het reizigersspoor betreft is al ingevoerd en zorgt ervoor dat treinen op de as Eindhoven-Utrecht 'spoorboekloos' rijden. Een effect van het PHS is echter ook dat er meer goederentreinen door 's-Hertogenbosch zullen rijden. Goederentreinen zijn de grootste veroorzaker van geluid- en trillinghinder en brengen veiligheidsrisico's met zich mee.

Het plan voor de aanpassingen aan het spoortracé tussen Meteren en Boxtel en de allocatie van de daarvoor benodigde middelen zijn uitgewerkt in een Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel (met Ministerie Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag en Prorail als uitvoerder). De besluitvorming bij het Rijk van dit Tracébesluit heeft vanwege de stikstofdiscussie ruim een jaar stilgelegen (juni 2019-juni 2020). Het Tracébesluit en de bijbehorende Nota van Antwoord (NvA) PHS Meteren-Boxtel hebben van 3 juni tot en met 15 juli ter inzage gelegen. Het Tracébesluit wordt onherroepelijk als alle eventuele beroepszaken afgerond zijn. Dit kan vanwege de huidige behandeltermijnen bij de Raad van State naar verwachting een jaar tot anderhalf jaar duren. ProRail verwacht pas na definitieve uitspraak van de Raad van State aan het werk te gaan. De voorbereidingen zijn wel al gestart. De informatie, verbeelding van de maatregelen en andere documentatie is via de bijgaande links te vinden:¹

Nu het Tracébesluit is genomen gaan we een nieuwe fase in en kijken we vooruit naar onze inzet de komende periode. Wij blikken terug en vooruit, en lichten toe wat de actuele status is van de situatie rondom de Boschveldweg.

2. Terugblik

We hebben als gemeente de afgelopen 10 jaar op verschillende manieren en vele malen richting verantwoordelijk bewindspersonen en Tweede Kamerleden zorgen geuit over de negatieve gevolgen van het PHS goederentreinen voor de omwonenden van het Bossche spoor.

Met de gemeenten ten noorden van 's-Hertogenbosch (West-Betuwe, Zaltbommel en Maasdriel) vormden we een stevige coalitie en dienden uiteindelijk (formeel) een zienswijze op het Ontwerp Tracébesluit in. Daarin vroegen we de zuidwest-boog bij Meteren te heroverwegen. En in de afweging alternatieve routes waaronder de Betuweroute en de IJzeren Rijn route mee te nemen.

Maar bovenal hebben wij gevraagd om maatregelen te nemen- zodat de overlast voor omwonenden, die er nu al is, niet verder toeneemt. Dat betekent dat we verzocht hebben tot een zogenaamde "standstill" van geluid, trillingen en externe veiligheid en zo geen toename van overlast als gevolg van goederentreinen. Een standpunt dat we samen met uw gemeenteraad, de andere gemeenten en andere belanghebbenden meerdere keren hebben gebracht.

¹ <https://prorail.beta.projectatlas.app/phs-meteren-boxtel/page/home?map=51.718646,5.283000,9.64,0,0>
<https://www.prorail.nl/projecten/meteren-boxtel/>
<http://www.phsbibliotheek.nl/project/phs-meteren-boxtel>



Er zijn in de loop der jaren vele verschillende inspanningen geleverd om de toename van spoorgeoderenvervoer door de stad te doen stoppen, zowel via de formele weg als via een intensief lobbytraject. Het Tracébesluit is onlangs door de Minister genomen. Onze inspanningen hebben helaas niet geleid tot een algehele heroverweging van het Tracébesluit. Er is besloten dat de Boog bij Meteren aangelegd zal worden en het PHS goederenvervoer over het traject Meteren-Boxtel doorgang vindt.

Toch zijn onze inspanningen niet voor niks geweest, we boekten wel verschillende tussenresultaten, waarover we u al informeerden. Resultaten, die zonder de inspanningen van uw raad, belanghebbenden en de inzet van de gezamenlijke colleges, niet gerealiseerd zouden zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om een proef met gedifferentieerd rijden om te kijken of trillingen verminderd kunnen worden, een nieuw innovatieprogramma rondom trillingen en (hoewel veel te gering) beschikbare middelen voor terugdringen van hinder. Ook kwam er ruimte om met ProRail, bewoners en stakeholders een traject te starten rondom de Boschveldweg. De inzet daarbij was om zowel de gevolgen van het extra goederenverkeer met een ondergrondse trillingswand te voorkomen, als de leefbaarheid en de bomen te behouden. De voorgenomen kap en verwijdering van de groenstrook met platanen om op die plek een diepwand te plaatsen, heeft in de stad gezorgd voor de nodige reuring en een door uw gemeenteraad unaniem aangenomen motie.

3. Vooruitblik

Doordat de Minister het Tracébesluit nu genomen heeft - en dit ter inzage ligt - treedt een andere fase in het proces aan. In het verdere verloop van de juridische procedure kunnen we als gemeente geen rol meer spelen. Vanuit de Crisis- en herstelwet – de geldende wetgeving hier- mogen we als lokale overheid geen beroep bij de Raad van State instellen tegen het besluit.

Ons gemeentelijk standpunt is echter onveranderd. De verwachting is dat PHS omstreeks 2029 gerealiseerd is. In het Tracébesluit wordt gesproken over een (afgerond) aantal van 1250 goederenwagons dat (vanaf omstreeks 2029) per etmaal op de lijn Meteren-Boxtel en omgekeerd zal gaan rijden. Dat komt ongeveer neer op 60 goederentreinen (als uitgegaan wordt van een gemiddelde van 21 wagons). Dit is nog steeds een zeer forse toename, en dat o.a. rondom het stationsgebied waar de komende jaren tal van (gebieds)ontwikkeling plaats zal vinden.

Wij staan voor een prettige, gezonde en leefbare omgeving voor onze inwoners. De maatregelen die in het Tracébesluit zijn opgenomen om de hinder als gevolg van geluid, trillingen en externe veiligheid voor onze inwoners te verminderen vinden wij (nog steeds) niet voldoende.

We blijven ons daarom inzetten op het daadwerkelijk bereiken van “standstill” voor hinder van geluid en trillingen (geen toename van hinder door trillingen en geluid). We zoeken hiervoor de samenwerking met ProRail en NS in het vinden van oplossingen die recht doen aan de leefbaarheid en gezondheid voor onze inwoners langs het spoor. Ook de provincie Noord-Brabant (en tevens provincie Gelderland) betrekken we in het verdere traject om te zoeken naar goede oplossingen voor de verwachte hinder langs het tracé.

De maatregelen die voor een ‘standstill’ situatie getroffen zullen moeten worden, zijn echter uiterst kostbaar en het is ons duidelijk dat niet alles hierin mogelijk zal zijn.

Toch zien we een kans. ProRail heeft aangegeven de volledige procedure tot en met Raad van State te willen afwachten alvorens met de werkzaamheden te starten. Hiermee doen ze recht aan de beroepsprocedure en krijgen belanghebbende partijen de kans hun bezwaren te uiten.



We werken als gemeente samen met de provincie, NS en Prorail aan de knooppuntontwikkeling en ontwikkelpotentie van de Bossche Spoorzone (graag verwijzen wij u hierin ook naar de [raadsinformatiebrief](#) over de Stand van Zaken van de Spoorzone).

Alle partijen hebben baat bij een positieve ontwikkeling van het station en de spoorzone in Den Bosch; vanuit duurzame mobiliteit en bereikbaarheid, werkgelegenheid, woningbouwprogramma, revitalisering erfgoed, regionale verbindingen en voorzieningenniveau. We sloten daarom onlangs een intentieovereenkomst met deze spoorse partijen en provincie.

Met de provincie is -kortom- afgesproken dat in dit gebied verstedelijkt gaat worden, met een toekomstbesteding station. Dit past in het landelijke beleid van bouwen rondom knooppunten.

Toename van spoorgoederenvervoer vormt een ernstig risico voor deze ontwikkeling.

Daarnaast werken we met de provincie en B5 steden aan een regionaal bod voor het [Toekomstbeeld OV2040](#). Dit Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (TBOV) is in 2015 gestart om tot een gemeenschappelijke visie op het openbaar vervoer van de toekomst te komen.

Beide processen bieden kansen om de negatieve gevolgen van PHS in een ander perspectief te plaatsen, en gezamenlijk te zorgen voor de beste oplossing. Met andere woorden; de ruimte in tijd die de juridische procedure voor PHS creëert zetten we in om in gezamenlijkheid met partijen tot de meest optimale oplossing te komen (ongeacht de uiteindelijke uitspraak van de Raad van State).

4. Strategie

Vanuit de nieuwe realiteit dat het Tracébesluit genomen is en ons standpunt (standstill) zullen wij de komende jaren op de volgende wijze verder werken.

Verknopen van dossiers

Belangrijkste en overkoepelend deel van de strategie voor de komende jaren is het verknopen van verschillende uitdagingen aan elkaar, die rondom het spoor in 's-Hertogenbosch spelen.

Knooppuntontwikkeling, verstedelijking, leefbaarheid, en de negatieve gevolgen van spoorgoederenvervoer. Dit vanuit de gedachte dat duurzame mobiliteit en bereikbaarheid, werkgelegenheid, woningbouwprogramma hand in hand kunnen gaan, maar dat negatieve effecten op de leefbaarheid daarin altijd meegenomen moeten worden.

Inzet op standstill via maatwerkoplossingen

Soms is het nodig om heel precies per gebied te bezien welke implicaties er in de omgeving zijn en of, en zo ja hoe, wij als gemeente samen met de partners zoals ProRail, NS, etc. tot een zo goed mogelijke oplossing kunnen komen. Zoals eerder is aangegeven zal daarin niet altijd alles mogelijk zijn, maar is het zaak om in alle gevallen maatwerk toe te passen. De inzet en insteek die we nu hebben bereikt rondom de ondergrondse trillingswand (TROC) aan de Boschveldweg is hier een voorbeeld van (zie verderop).

Verwerven aanvullende financiële steun voor standstill-oplossingen

De € 3,5 miljoen die is toegezegd voor extra maatregelen langs het tracé Meteren-Boxtel is in de vorm van cofinanciering waarbij de staatsecretaris 1/3de deel voor haar rekening neemt. 2/3de deel zal door gemeenten en provincie bekostigd moeten worden. Uit dit voorstel van de staatssecretaris wordt nogmaals duidelijk dat de extra hinder niet wordt onderkend en Ministerie en ProRail achter doelmatigheidsbeginsels en wet- en regelgeving blijven staan.

De € 3,5 miljoen is voor het gehele tracé niet toereikend, vanuit het standstillprincipe bezien gaat het om meer dan het tienvoudige daarvan. Los van de vraag wie en in welke mate voor de kosten verantwoordelijkheid moet dragen, zijn de gemeenten gezien de omvang van de gemeentelijke



begrotingen en de financiële situaties in de huidige tijden daar niet toe in staat. Er moet daarom worden gezocht naar aanvullende financiering. Gesprekken hierover met het Ministerie en over de bijdrage van provincies Noord-Brabant en Gelderland worden hierin voortgezet. Wetende dat daarin niet alles mogelijk zal zijn, gaan we voor het maximaal haalbare.

Aanjagen innovatieve onderzoeken

Er wordt al jaren veel onderzoek gedaan naar de technische maatregelen die momenteel ingezet worden voor het reduceren van geluid en trillingen; zoals geluidsschermen, raildempers en ondergrondse trillingsconstructies (TROC's). Tegelijkertijd vindt er onderzoek plaats naar innovaties die een betere oplossing bieden voor de hinder. We blijven hierin ook samen met andere gemeenten op inzetten.

Innovatie Trillingen en geluid

Er wordt landelijk inzet gepleegd op op bronmaatregelen bij trillingen en geluid zoals de Innovatieagenda trillingen van ProRail en Joint Fact Finding van het Ministerie. Dit zijn onderzoeken naar beleving en er worden nieuwe en innovatie methoden besproken. Op de lange termijn kunnen hier interessante ontwikkelingen uit naar voren komen. Wij zijn aangehaakt op deze onderzoeken.

Gedifferentieerd rijden

Ministerie en ProRail zijn conform afspraken op het Tracé gestart met een proef langzamer rijden (ipv 95 naar 60 en 40 km/h) om de effecten te onderzoeken. Daarbij wordt positief effect op trillingen afgezet tegen de 'kosten' die het goederenvervoer daarvan ondervindt. De proef is afgerond, en de verwachting is dat de resultaten en het rapport dit jaar nog beschikbaar zullen komen.

Lobby

Het huidige lobbytraject tegen het Tracébesluit zullen we vanuit onze rol als gemeente ombuigen naar een onderhandelings- en samenwerkingstraject. Ons standpunt om tegen het Tracébesluit te zijn is namelijk niet actueel meer en de rol van de gemeente verandert. Wij buigen de lobby (bij kamerleden en bewindspersonen) om in een traject waarbij wij als gemeente op een dusdanige manier aan tafel komen, dat we in de uitvoering en realisatie optimaal invloed uit kunnen oefenen en op die manier de belangen voor onze gemeente en inwoners het beste kunnen behartigen.

Robuust Basisnet

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze transportas zorgt voor beperkingen en meerkosten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Al jarenlang vindt een lobby plaats vanuit verschillende Brabantse partijen om ervoor te zorgen dat het vervoer via de Betuweroute gaat, de diesel-locs eraf te krijgen, eventueel aangevuld met een modal shift voor gas en/of vervoer via het water. Hier blijven we als gemeente 's-Hertogenbosch ook onze inzet op plegen.

Actiecomités

We hebben tot dusver (waar dat mogelijk is) ondersteuning geboden aan de actiecomités (zoals Wijkraad BLB, Goederentreinen Nee en Red de Platanen). De afgelopen periode is gebleken dat enkele van deze actiecomités zeer effectief zijn geweest in hun landelijke lobby, ook omdat zij samen met verschillende actiegroepen uit het hele land optrekken. Wij hebben vernomen dat zij in beroep zullen gaan tegen het Tracébesluit bij de Raad van State. Wij blijven in contact staan met de actiegroepen.

Samenwerking noordelijke en zuidelijke gemeenten

De gemeenten aan de noordelijke zijde (West Betuwe, Zaltbommel, 's-Hertogenbosch en Maasdriel) en de zuidelijke zijde (Vught, Haaren, Boxtel) van het Tracé hebben vanaf de start van het traject PHS verschillende standpunten gekozen. De noordelijke gemeenten hebben sterk de discussie gevoerd omtrent de nut en noodzaak van de boog bij Meteren. De zuidelijke gemeenten zagen ook kansen om problemen rond het spoor door de komst van PHS op te lossen (zoals de verdiepte ligging van het spoor door Vught).

Nu het Tracébesluit genomen is en ter inzage ligt, liggen de huidige belangen meer in elkaars verlengde. De gevolgen van de goederentreinen voor de mobiliteit in de regio, de beperkingen voor de gebiedsontwikkelingen rond het spoortracé en de overlast als gevolg van geluid en trilling zijn voor alle gemeenten namelijk gelijk. We benadrukken allen de urgentie en noodzaak van het vinden van nieuwe, betere en innovatieve oplossingen voor de hinder t.a.v. geluid, trillingen en externe veiligheid en het toepassen ervan op het tracé Meteren-Boxtel. In de eerste gesprekken hierover zijn onderwerpen naar voren gebracht die kansen bieden voor samenwerking (zoals bovenwettelijke maatregelen), maar ook risico's benoemd in de samenwerking met partijen als het Ministerie, de provincie Noord-Brabant en ProRail.

5. Ontwikkelingen Boschveldweg

Als gemeente hebben wij verschillende keren richting de verantwoordelijke staatssecretaris Van Veldhoven onze zorgen geuit over de negatieve gevolgen van toename van het spoorgoederenvervoer voor de omwonenden van het Bossche spoor. Ook specifiek ten aanzien van de aantasting van de karakteristieke bomen aan de Boschveldweg dienden we onze zienswijze op het Tracébesluit in. Door de komst van een trillingswand zouden namelijk 27 monumentale bomen gekapt moeten worden. Onze inzet was zowel behoud van deze bomen, en om samen met ProRail en Ministerie in overleg te gaan om alternatieven te bespreken voor de ondergrondse trilling constructie. Wij zoeken graag met NS, ProRail, en bewoners naar een oplossing, zodat zowel maatregelen voor de trillingshinder kunnen worden genomen als ook dat de beeldbepalende bomen aan de Boschveldweg behouden kunnen blijven.

Ook de bewoners van woonwijk 't Zand, dat direct grenst aan de Boschveldweg, hebben duidelijk kenbaar gemaakt de voorgenomen plannen in het ontwerp-Tracébesluit onacceptabel te vinden. Op 12 november 2019 behandelde uw gemeenteraad een door alle fracties gesteunde motie. De motie strekte tot het plaatsen van de trillingswand om daarmee hinder te voorkomen/verminderen alsook tot behoud van de leefbaarheid en dus tot behoud van deze bomen.

De oproep van de gemeente en de omwonenden heeft positief gevolg gekregen. Tijdens een bestuurlijk overleg heeft ProRail ruimte gegeven hierin mee te willen gaan denken. Dit is zowel door het Ministerie (als verantwoordelijke partij) als ProRail (als uitvoerende organisatie) per brief bevestigd waarbij is aangegeven dat er begrip is voor de situatie en samen met de gemeente naar een andere locatie voor de trillingswand te willen zoeken. Het Ministerie heeft in haar brief bevestigd 1/3 deel van de meerkosten daarvoor te willen bijdragen.

In het genomen Tracébesluit is dit nu daarom nadrukkelijk opgenomen. Er staat in dat partijen in gezamenlijkheid een alternatief voor de trillingswand onderzoeken, waarbij de gemeente het initiatief neemt. Daarbij is de afspraak dat het planologische traject van bestemmingsplanwijziging, dat nodig is voor de aanleg van de trillingswand, uitgesteld wordt om tijd te bieden voor het verdere onderzoek. Overigens is de realisatie van de trillingswand voorzien over circa 6 tot 8 jaar.

We hebben direct het initiatief genomen om met partijen aan tafel te gaan. Wij werken ook nog aan bekrachtiging van de afspraken en aan het maken van procesafspraken.

Inhoudelijk gezien vormt de locatie aan de Boschveldweg een essentieel onderdeel van de ontwikkeling van de totale spoorzone en specifiek het station. Onlangs is een intentieovereenkomst gesloten met de provincie Noord-Brabant over de ontwikkeling van dit mobiliteitsknooppunt. Wij ambiëren dat het knooppunt de MIRT-agenda komt te staan. Samen met het Ministerie, de provincie, NS en ProRail zijn we in gesprek over de ambities en toekomstplannen. Dat kost uiteraard tijd. Ondertussen zijn we aan de zijde van de Verkadefabriek (Kop van het Zand) ook bezig met herontwikkeling van dat deel van de spoorzone. Dit gebied ontwikkelt zich dan naar De Bossche Stadsdelta. Als gemeente voeren we ook hierover regie.

De Boschveldweg is de verbindende schakel tussen het knooppunt en De Bossche Stadsdelta en dus een belangrijk onderdeel van deze totale ontwikkeling.

Een eerste verkenning op hoofdlijnen van de alternatieven is gemaakt. Dit moet nu verder onderzocht worden voor onder andere wat betreft de technische uitvoering, het behoud van de monumentale bomen en de financiering. We vinden het belangrijk bewoners van het gebied nadrukkelijk te betrekken en te horen wat zij daarvan vinden. Ook dit hebben we in gang gezet. We spraken inmiddels ambtelijk met een vertegenwoordiging van bewoners hoe we de bewoners hier zo goed mogelijk in kunnen betrekken. Op korte termijn gaan we verder in gesprek.

6. Samenwerking

Het PHS dossier blijft continue aandacht en inzet vragen, ambtelijk, bestuurlijk en politiek. Nu het Tracébesluit is genomen is de samenwerking met partijen in en om de stad enerzijds en NS en ProRail anderzijds van nog groter belang geworden. In het zoeken naar goede oplossingen rond het spoortracé zal de financiële inspanning van de gemeente ook noodzakelijk worden en bijdragen aan het onderhandelingsresultaat. De raad zal hier uiteraard verder over geïnformeerd worden en aan uw raad zullen (indien noodzakelijk) ook zaken ter besluitvorming worden voorgelegd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De gemeentesecretaris, De burgemeester,

drs. B. van der Ploeg

drs. J.M.L.N. Mikkers