



Wijkraad Binnenstad

Blb Bewoners leefbare binnenstad

**Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State,
Postbus 20019,
2500 EA Den Haag.**

Bezwaarschrift tegen het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel.

De Wijkraad Binnenstad 's-Hertogenbosch /BLB maakt namens de inwoners van de binnenstad 's-Hertogenbosch bezwaar tegen voornoemd tracebesluit onder vermelding dat op dit beroepschrift de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Tegen het ontwerp-tracébesluit heeft de Wijkraad Binnenstad/ BLB eerder een zienswijze ingediend. Het registratienummer van deze zienswijze is 56969445.

In het tracébesluit is het volgende vastgesteld:

Een verbindingsboog (Zuidwestboog) bij Meteren zorgt voor een nieuwe verbinding tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch. Goederentreinen vanaf Rotterdam naar Venlo/Duitsland en overig Zuid-Nederland kunnen hierdoor ook via 's-Hertogenbosch richting Boxtel rijden. Hiervoor komt onder meer een vierde spoor tussen 's-Hertogenbosch en Vught en een vrije kruising bij Vught.

De gronden van het beroep ;

Inleiding

De wijkraad Binnenstad omvat naast de historische binnenstad van 's-Hertogenbosch ook de wijken Kop van het Zand, Zand-Noord, Zand-Zuid, Vughtpoort en de Hofstad. Veel van deze wijken grenzen aan het spoor.

Onder bewoners van deze wijken leven grote zorgen over de toename van het goederenvervoer door dicht bevolkt gebied.

Deze zorgen zijn door de nota van antwoord niet weggenomen. De nota van antwoord getuigt van een tunnelvisie waarbij alleen gekeken wordt naar de opgave: ontlasten van de Brabantroute en PHS voor zowel passagiers als goederentreinen.

Veiligheid:

Voor alle bewoners van de wijkraad geldt dat wij ons ernstige zorgen maken over onze veiligheid.

De Betuwe lijn is aangelegd voor het goederenvervoer. Door minder dichtbevolkt gebied ,extra beveiligd en zonder overwegen. Dit alles om de risico's met giftige of brandbare stoffen zo klein mogelijk te maken.

Bewoners zijn van mening dat gevaarlijk goederenvervoer moet plaats vinden over de daarvoor bedoelde en beveiligde route de Betuwelijn. Daarnaast zijn wij van mening dat de veiligheid van intensief goederen vervoer samen met hoog frequent passagiersvervoer niet goed gewaarborgd is.

Geluid:

Bewoners zijn niet tegen hoog frequent spoor voor passagierstreinen maar wel tegen de combinatie met hoog frequent goederenvervoer door dicht bevolkt gebied. Dat dit goederenvervoer ook met name in de nacht gaat plaats vinden is voor bewoners onacceptabel.

Trillingen:

Vooral in de wijken langs het spoor Kop van het Zand, Zand Noord en Zuid en Vughterpoot staan veel oudere woningen en monumenten. Veel bewoners ervaren nu al overlast door geluid en trillingen bij voorbijkomendgoederenvervoer.

Platanen:

In Zand Noord staat een indrukwekkende rij oude gezonde platanen. Deze zouden moeten wijken voor een trillingswand. Voor bewoners is deze groene straat, waarbij de volwassen bomen ook nog eens een belangrijke positieve invloed hebben op de luchtkwaliteit, van wezenlijk belang voor hun kwaliteit van leven. .

In het tracé besluit is geen enkele, in ieder geval volstrekt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van burgers zoals als veiligheid, goede nachtrust en gezondheid, schone lucht en groen.

In het navolgende worden de bezwaren van de bewoners nader uitgewerkt.

1. Nut en noodzaak tracébesluit

Bezwaarmakers betwisten het nut en noodzaak van het genomen tracébesluit. De beslissing om het goederenvervoer via de nieuwe route - Zuidwestboog Meteren en vervolgens via 's-Hertogenbosch naar Boxtel- te laten rijden is genomen bij de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in 2010. De argumenten die toen werden aangevoerd voor deze keuze, worden nu in het tracébesluit klakkeloos herhaald.

Letterlijk is te lezen:

“In essentie is de informatie gelijklopend aan de voorkeursbeslissing PHS 2010. Het project voorziet allereerst in de doelstelling om de Betuweroute beter en intensiever te gebruiken, daar deze spoorlijn specifiek voor goederentransport per spoor is gerealiseerd. Ook is het van belang de omgevingshinder van het goederenverkeer per spoor over de Brabantroute te verminderen. Deze route loopt door dichtbevolkt gebied met steden als Dordrecht, Breda en Tilburg. De route langs Meteren – Boxtel loopt door minder dichtbevolkt gebied. Daarnaast is op de Brabantroute ruimte nodig om in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) extra personentreinen te kunnen laten rijden. Om dit mogelijk te maken moet de ruimte voor goederenvervoer op de Brabantroute worden verminderd, terwijl het juist in de verwachting ligt dat het aantal goederentreinen naar het zuiden zal gaan groeien. Om het goederenvervoer naar ZuidNederland voldoende mogelijkheden te kunnen blijven bieden, is dan ook een nieuwe, vervangende route voor goederentreinen via de Zuidwestboog nodig. Daarmee ontstaat ook een robuuster netwerk voor het goederenverkeer, waardoor verstoringen en spooronderhoud beter kunnen worden opgevangen”.

Kort gezegd stelt de staatsecretaris dat het nut en de noodzaak van het tracébesluit nog hetzelfde is als tien jaar geleden. Dat hierbij vooropgesteld wordt de “verwachting” dat het aantal goederentreinen naar het Zuiden gaat groeien geeft aan dat het gehele besluit op drijfzand is gebouwd. Een verwachting is volstrekt onvoldoende onderbouwing voor een dergelijk ingrijpend project mede gezien de zeer verstrekkende gevolgen die de uitvoering daarvan heeft niet alleen op de korte termijn maar ook op de lange termijn nu het feitelijk een onomkeerbaar proces betreft . In het tracébesluit moet de noodzaak voor deze ingrijpende realisering van een extra goederenroute door dichtbebouwd stedelijk gebied, worden aangetoond en door middel van actuele uitgangspunten en onderzoeken te worden onderbouwd. Een dergelijk onderbouwing ontbreekt volkomen. Een gedegen swot is niet gemaakt, zodat bijvoorbeeld het wegvallen danwel verminderen van de gestelde behoefte aan goederentransport als gevolg van bijvoorbeeld geopolitieke veranderingen , economische zwaartepunt verschuivingen op wereldschaal of vanwege wereld

gezondheidsissues zoals tijdens de coronacrisis geenszins een onrealistisch scenario is niet eens in de overwegingen is meegenomen

Door het tracébesluit doorkruisen in de nieuwe situatie dagelijks 69 goederentreinen door dichtbebouwd, vaak vooroorlogs stedelijk gebied in 's-Hertogenbosch en Vught. Belangrijk is te vermelden dat dit gebied sinds het nemen van de voorkeursbeslissing, tien jaar geleden, aanzienlijk is verdicht. Een en ander is mede ingegeven door overheidsbeleid dat verdichting van woningbouw in stedelijke gebied actief stimuleert en propageert in antwoord op de almaar groeiende behoefte aan woningen. Daarbij gaat het niet om de *verwachting* van een groeiende behoefte, zoals gebezigd tav nut en noodzaak van het onderhavige tracé, maar om een hard en feitelijk gegeven!

Als voorbeeld kan gelden het Paleiskwartier en Willemspoort: beide met vele woningen bebouwde gebieden liggen letterlijk vele honderden meters pal náást en parallel aan het spoor. Daarnaast staat het EPK terrein op het punt ontwikkeld te worden, waarbij er ter plaatse honderden woningen zijn gepland. Deze ontwikkeling is niet terug te vinden in de stukken van het tracébesluit.

Het aanleggen van de zuidwestboog die leidt tot een forse toename van het aantal goederenterreinen (maximaal 69 goederentreinen per gemiddelde werkdag!) door dichtbebouwd stedelijk gebied, past niet in de huidige tijd. Het belang van burgers om veilig en zonder voortdurende, ernstige en vooral nachtelijke geluidsoverlast en trillingshinder hun dagelijks leven vorm te kunnen geven is zonder meer vele malen groter dan het belang van het voorzien in een verwachte groeiende behoefte aan goederen vervoer naar het zuiden

De spoorgoederensector onderkent dit zelf ook. Zij hebben op 18 juni 2020 hun "Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen" gepubliceerd. Hierin is te lezen dat de sector zelf kiest voor infrastructurele maatregelen waarbij de (nieuwe) routes zo veel mogelijk buiten bestaande stedelijke gebieden gaan.

2. Geluidhinder

3.1 Opvullen en overschrijden geluidproductieplafonds (GPPS)

Uit het tracébesluit blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen en dus het aantal gehinderden toeneemt. Deze toename van de geluidbelasting is significant ten opzichte van de referentiesituatie en nog vele malen groter ten opzichte van de huidige situatie.

Door innovaties in het personenvervoer zijn passagierstreinen de laatste jaren stiller zijn geworden. Voor de binnenstad van Den Bosch geldt dat de geldende GPPS op dit moment dus niet geheel worden benut. Door het tracébesluit worden deze GPPS echter geheel opgevuld en zelfs overschreden, omdat er fors meer goederentreinen gaan rijden. Goederentreinen rijden voornamelijk 's nachts en geven ook nog eens meer piekbelasting. Juist deze piekgeluiden zorgen ervoor dat mensen wakker worden als gevolg van nachtelijk goederenvervoer. Dit heeft fors negatieve effecten op de gezondheid.

De staatssecretaris stelt dat door het systeem van de geluidproductieplafonds is gewaarborgd dat in de toekomst de geluidbelasting niet ontoelaatbaar toeneemt. Dat is voor de binnenstad een redenering die niet opgaat. Immers de geluidruimte die is ontstaan door stillere passagierstreinen, wordt opgevuld met goederentreinen die in de nacht voor meer lawaai zorgen. Door het opvullen van de geluidproductieplafonds neemt de geluidbelasting wel degelijk (ontoelaatbaar) toe voor de binnenstadsbewoners. Daarnaast worden op sommige plaatsen de GPPS overschreden voor het tracébesluit. Dit blijkt uit de akoestisch onderzoeken die ten grondslag liggen aan het tracébesluit. Overigens is de stellingname dat geluidshinder niet "ontoelaatbaar" toeneemt een puur formalistisch standpunt, kennelijk gebaseerd op een of andere "objectief" bepaalde norm. Met de vooral 's nachts

door grote aantallen rechtstreeks belanghebbenden dag na dag ervaren geluidshinder wordt op geen enkele manier rekening gehouden in de hiervoor aangehaalde stelling van de staatssecretaris

Concrete gegevens waaruit blijkt dat reeds nu voor een groot aantal belanghebbenden de geluidsnorm wel degelijk wordt overschreden worden door de staatssecretaris kennelijk hierbij ook over het hoofdgezien zoals uit het navolgende blijkt.

Een toetsing van de projectsituatie aan de vigerende geluidproductieplafonds is uitgevoerd met het programma Soundbase. Uit de toetsing blijkt dat voor een flink aantal woningen bij het station Den Bosch het geluidproductieplafond wordt overschreden. Het gaat daarbij o.a. om woningen aan de Boschveldweg, Peellandstraat, Kempenlandstraat en Maijweg. Het gaat in sommige gevallen nu al om behoorlijk hoge GPPS (sommigen bedragen 64dB terwijl de streefwaarde 55dB is) die worden overschreden. Elke dB toename geeft extra overlast.

Na het treffen van doelmatige maatregelen zouden er geen overschrijdingen meer zijn volgens de onderzoeken. Zoals gezegd een puur formalistisch standpunt gebaseerd op een door enige instantie vastgestelde "norm".

Feitelijk betekent dit echter absoluut niet dat er geen geluidshinder meer is laat staan dat er geen geluidgehinderden meer zijn. In het WHO-advies (zie hierna) is namelijk beschreven dat railverkeergeluid vanaf circa 55 dB L_{den} leidt tot een hoger percentage ernstige hinder dan wegverkeer.

Daarnaast blijkt uit het Nalevingsverslag 2018

(http://www.geluidregisterspoor.nl/pdfs/Bijlage_nalevingsverslag_2018.pdf) dat de daadwerkelijke geluidsproductie veel lager ligt. In de Kempenlandstraat lag deze in 2018 bijvoorbeeld op 55,6 dB, terwijl het GPP 64dB bedraagt. Dus allereerst worden de GPPS opgevuld en daarna voor sommige locaties ook nog eens overschreden. In het licht van navolgende rapportages is dit onaanvaardbaar.

3.2 WHO richtlijnen en RIVM rapport

Ondanks dat de staatssecretaris met het besluit en de genomen maatregelen binnen de huidige geldende geluidsnormen blijft, is het van groot belang om te constateren dat toonaangevende instituten, in dit geval de World Health Organisation (WHO) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), in hun richtlijnen en rapporten steeds strenger worden.

De WHO heeft in 2018 een nieuwe richtlijn¹ voor omgevingsgeluid vastgesteld. Hierin doet zij de sterke aanbeveling om de geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot onder 54 dB (L_{den}), omdat het geluid van railverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten. Ook doet de WHO de sterke aanbeveling om de nachtelijke geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot 44 dB (L_{night}), omdat het nachtelijk geluid van railverkeer boven dit niveau aantoonbaar negatieve effecten op de slaap heeft. En tot slot doet zij, om gezondheidseffecten te vermijden, de sterke aanbeveling dat er passende maatregelen worden genomen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van railverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht.

Deze geadviseerde geluidsnormen uit de WHO-richtlijn liggen (ver) onder de gehanteerde geluidsnormen en GPPS in het tracébesluit.

¹ WHO environmental Noise Guidelines for the European Regio (2018)

Het RIVM² heeft onderzocht hoe deze WHO-richtlijnen zich verhouden tot de huidige wet- en regelgeving en hoe deze ter versterking van het geluidbeleid gebruikt kunnen worden. In het genoemde rapport trekt het RIVM twee conclusies:

- Het huidige stelsel is gericht op preventie, behoud van vastgestelde geluidruimte en sanering. De inzet op preventie en sanering heeft bijgedragen aan het voorkómen en verminderen van situaties waarin onaanvaardbare gezondheidseffecten vanwege geluid optreden. Behoud van de vastgestelde geluidruimte (stand still beginsel) betekent dat méér activiteiten (bijvoorbeeld meer verkeersbewegingen) netto dezelfde hoeveelheid geluid mogen maken en dat de negatieve effecten, behorende bij die geluidruimte, blijven bestaan;
- In het WHO-advies is beschreven dat railverkeergeluid vanaf circa 55 dB Lden leidt tot een hoger percentage ernstige hinder dan wegverkeer. Ten tijde en vlak na het Gezondheidsraad advies uit 1994 was dit anders: toen verliep de BR-relatie tussen geluid van wegverkeer en ernstige hinder steiler dan die voor geluid van railverkeer. (...). Voorheen werd het geluid van railverkeer als minder hinderlijk dan geluid van wegverkeer beoordeeld. Op basis van die inzichten- inmiddels dus verouderd (!)- is destijds in het Nederlandse geluidbeleid gekozen voor de zogenoemde railbonus

De risico's op nadelige gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan geluid, zijn veel groter dan gedacht. Het RIVM doet in haar rapport dan ook concrete aanbevelingen om deze blootstelling en hinder te verminderen. De staatssecretaris negeert met de vaststelling van het tracébesluit niet alleen het advies van het belangrijkste adviesorgaan van het kabinet op gebied van volksgezondheid maar gaat daar expliciet tegenin ten koste van de belangen van de volksgezondheid . 3.3 Geen geluidsnormen in tijdelijke situatie

Gedurende de werkzaamheden gaan inwoners van de binnenstad die in de buurt van het spoor wonen , en dat zijn vrijwel alle bewoners van de binnenstad van Den Bosch ernstige geluidsoverlast ondervinden van de werkzaamheden. Voor deze ingrijpende en grootschalige werkzaamheden, wordt vrijstelling van de GPPS verleend (artikel 11.36 lid 3 Wm). Op de kaart behorende bij het tracébesluit is te zien dat nagenoeg voor het gehele traject 's-Hertogenbosch – Vught vrijstelling is verleend voor het naleven van de geluidsplafonds.

Dit betekent dat de bewoners niet alleen overlast ondervinden van het treinverkeer maar dat zij daarbij ook nog eens extra geluidsoverlast gaan ondervinden van de werkzaamheden. Het gaat daarbij om een zeer langdurige situatie namelijk vijf jaar. Hoewel deze periode als tijdelijk kan worden bestempeld is dit een zeer aanzienlijke periode in relatie tot de duur van een mensenleven. Bepleit kan worden dat de binnenstadsbewoners hierdoor onevenredig in hun belangen worden getroffen hetgeen in strijd is met artikel 3:4 lid 2 Algemene wet bestuursrecht (evenredigheidsbeginsel).

3. Laagfrequent geluid

Laagfrequent geluid is geluid dat ontstaat door trillingen. Deze trillingen worden via de bodem overgedragen naar de fundering van woningen en afgestraald als (laagfrequent) geluid via vloeren, wanden en plafonds in de woningen.

Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het studiegebied voor laagfrequent geluid te beperkt is. Het studiegebied is namelijk alleen toegepast op het deelgebied waar het spoor beneden maaiveldniveau in een bakconstructie wordt aangelegd. Deze situatie is niet aan de orde voor wat betreft het trace dat door de binnenstad van Den Bosch loopt. Daar komt nog eens bij dat

² RIVM rapport "Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) - Het doel heiligt de middelen

vanwege de onzekerheid die in de modelvorming van de onderzoeken zit, het niet zeker dat bij andere woningen op voorhand wel aan de normen wordt voldaan. Een grote rol daarbij speelt ook over welke “andere” woningen het dan gaat. Zoals eerder aangegeven betreft het in het traject dat door de Bossche binnenstad loopt voor een groot deel woningen van voor 1940, zelf grotendeels monumentale woningen met dito funderingen en balkconstructies. Het is een feit van algemene bekendheid dat deze oudere constructies exponentieel veel gevoeliger zijn voor trillingen. Hierbij aansluitend verwijzen wij naar het rapport 'Reactie toetsingsadvies Commissie m.e.r.', waarin letterlijk is opgenomen: “De prognose gaat uit van aannamen qua overdrachten, dus in individuele gevallen kunnen zowel grotere als minder grote overschrijdingen optreden”.

Uit het rapport “PHS Meteren-Boxtel Achtergrondrapportage Trillingen - deel 1: Uitgangspunten inclusief metingen” blijkt daarnaast dat het model aangeeft dat bij spoor op maaiveld op een afstand van ongeveer 30 m in de 63 Hz band nog een overschrijding tot 5 dB is te verwachten. Dit betekent dus dat de binnenstadsbewoners -in ieder geval diegene die op een afstand van minder dan 40 meter tot het spoor wonen en daarbij de bewoners die in oudere en monumentale huizen wonen op grotere afstand van het spoor- hinder kunnen gaan ondervinden van laagfrequent geluid.

Deze woningen zijn echter niet meegenomen in de onderzoeken. Reden waarom het besluit op dit punt onvoldoende is onderbouwd.

4. Trillinghinder

Voor het beoordelen van trillingen als gevolg van treinverkeer, bouwwerkzaamheden en wegverkeer wordt gebruik gemaakt van de door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn ‘Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen’. Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- o Deel A: Schade aan gebouwen (SBR-richtlijn A).
- o Deel B: Hinder voor personen in gebouwen (SBR-richtlijn B).
- o Deel C: Verstoring van apparatuur (SBR-richtlijn C).

Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Beleidsregel trillinghinder spoor (hierna: Bts) opgesteld, die deel B van de SBR-richtlijn aanvult en wijzigt voor zover het de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg, wijziging of het opnieuw in gebruik nemen van een landelijke spoorweg betreft. De SBR-richtlijn B en de Bts vormen samen het kader voor het beoordelen van de hinder voor personen in gebouwen door trillingen in dit Tracébesluit.

5.1 Trillingmaatregelen

In het onderzoek zijn gidslocaties ter weerszijden van het spoor bepaald. Gidslocaties zijn panden die als representatief kunnen worden gezien voor panden met vergelijkbare eigenschappen. Bij de gidspanden zijn trillingsmetingen uitgevoerd om het *bestaande* trillingsniveau te meten. Op basis van de meetresultaten wordt het *verwachte* trillingsniveau berekend. Mede gezien de hoge trillingniveaus is de situatie bij zeer veel woning direct langs het spoor reeds nu al uiterst kritisch.

Volgens de Bts mag het bestaande trillingniveau (V_{max}) met Bts 30% toenemen. Dus volgens de Bts wordt een bestaande situatie met al hoge trillingniveaus acceptabel geacht inclusief 30% toename van het trillingniveau. Als de toename meer dan 30% is, dienen maatregelen getroffen te worden. Echter slechts voor zover die maatregelen *doelmatig* zijn. Dat betekent dat er altijd een financiële afweging wordt gemaakt.

In artikel 13 van het tracébesluit worden trillingbeperkende maatregelen voor (een deel van) de binnenstad voorgesteld. Het gaat daarbij om jet-grotwanden en diepwanden.

Tabel 12. Trillingbeperkende maatregelen

Maatregel	Cluster	Km (circa)	Diepte (m)	Lengte (m)	Ligging
Jet-groutwand	Sint Lucasstraat, 's-Hertogenbosch	47.37 – 47.51	13	Circa 140	Oost
Diepwand	Sint Maartenstraat, 's-Hertogenbosch	47.51 – 47.69	15	Circa 180	Oost
Jet-groutwand	Peellandstraat, 's-Hertogenbosch	47.69 – 47.77	13	Circa 90	Oost
Diepwand	Parallelweg – Celsiusstraat 's-Hertogenbosch	47.36 – 47.57	10	Circa 210	West
Diepwand	Parallelweg – Celsiusstraat, 's-Hertogenbosch	47.57 – 47.815	15	Circa 245	West
Betonplaat onder oostelijk spoor	Molenvensweg Vught	50.56 – 50.77	n.v.t.	Circa 210	Oost
Diepwand	Molenvensweg Vught	50.56 – 50.77	15	Circa 210	Oost
Diepwand	Molenvensweg Vught	50.77 – 50.80	10	Circa 30	Oost
MIP-wand	Pieter Bruegellaan Vught	50.84 – 51.10	20	Circa 260	Oost

Op de concreetheid en werking van deze maatregelen is e.e.a. af te dingen. Allereerst is het op grond van het derde lid van toegestaan dat de locatie van de trillingbeperkende maatregelen, zoals aangegeven in tabel 12 en op de plankaarten, maximaal 10 meter aan weerszijden wordt verlengd of verkort mits dit geen negatieve invloed heeft op het te bereiken trillingniveau en dit geen negatieve gevolgen voor de omgeving heeft.

Onduidelijk is welke maatregelen nu precies gerealiseerd gaan worden. Dit is niet alleen in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, maar ook met artikel 10 lid 1 Tracewet. De binnenstadsbewoners mogen er vanuit gaan dat de trillingbeperkende maatregelen die zijn opgenomen in het besluit, ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. En niet dat later blijkt, dat op basis van dit artikel toegezegde maatregelen uitblijven. Trillingen hebben altijd een negatief effect op de omgeving. Daarnaast wordt pas wanneer het project is gerealiseerd, bekend of de maatregelen daadwerkelijk effect hebben op het te bereiken trillingsniveau. Dan is de aanleg echter gereed en kunnen de maatregelen niet alsnog worden uitgevoerd.

Verder speelt hierbij de vraag of het uitvoeren van trillingbeperkende maatregelen feitelijk wel mogelijk is gezien de situatie van de bebouwde omgeving rond het spoor: zoals eerder aangegeven gat het om een dicht bebouwde omgeving, het merendeel van de huizen dateert van voor 1940 en heeft monumentale waarde/is aangewezen als rijksmonument. Aan deze feitelijkheden wordt geen enkele aandacht besteed laat staan de hiervoor gestelde vraag of het aanbrengen van trillingbeperkende maatregelen in de geven omstandigheden mogelijk is beantwoord wordt.

Daar komt nog bij dat in de uitgevoerde onderzoeken naar voelbare trillingen grote onzekerheden, zitten zoals ook de Commissie m.e.r.³ heeft geconstateerd in haar advies over het MER. De onzekerheden zitten zowel in de effectvoorspellingen als in de effecten van de te treffen maatregelen. De Commissie adviseerde vanwege deze onzekerheden om maatregelen achter de hand te houden ingeval de eindsituatie niet voldoet aan de verwachtingen.

Uit het rapport 'Reactie toetsingsadvies Commissie m.e.r. (rapport van 13 juni 2019)' blijkt dat aan het advies van de commissie m.e.r. geen gehoor gegeven is. Wel worden nog onderzoeken toegezegd met onderwerpen als geen/minder goederentreinen in de nacht en langzamer rijden in de nacht, waaruit maatregelen zouden kunnen volgen. Het verminderen van het aantal goederentreinen in de nachtperiode blijkt echter niet mogelijk vanwege capaciteitsknelpunten elders op het net. Het onderzoek naar langzamer rijden is nog niet gereed. Daarnaast is langzamer rijden juridisch niet afdwingbaar volgens de staatssecretaris. Verder geeft de staatssecretaris aan dat door langzamer te gaan rijden de geoogde doelen van het traject niet bereikt kunnen worden : wat de bezwaarmakers betreft is de conclusie dan duidelijk: het voorgestelde trace is in zijn geheel een ondeugdelijk middel om het beoogde doel van de gehele onderneming te bereiken. Deze conclusie is reeds in dit stadium onweerlegbaar in de visie van de bezwaarmakers.

Hierbij wordt voor de volledigheid nu al opgemerkt dat daarbij nog niet eens aan de orde is geweest de noodzakelijke belangenafweging. Kort gezegd: de belangen van het vervoer van goederen over het voorgestelde traject wegen in zijn geheel niet en op geen enkele wijze tegenover alle andere belangen die in het geding zijn , waarbij via dit bezwaarschrift met name de belangen van de ongeveer 50.000 bewoners van de historische binnenstad van Den Bosch onderstreept worden. Zie hiervoor ook het slot van dit bezwaarschrift

Hierdoor kan betoogd worden dat het besluit ontoereikend is gemotiveerd (art. 3:46 Awb).

5. Gezondheid

Niet alleen de toename van geluid, trillingen en laagfrequent geluid leidt tot negatieve gevolgen voor de binnenstadbewoners. Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen en de uitstoot van fijn stof en stikstof kan leiden tot negatieve gevolgen voor de gezondheid.

6.1 Goederentreinen met giftige stoffen

De aanzienlijke toename van goederentreinen door het dichtbebouwde stadscentrum van Den Bosch, betekent ook een aanzienlijke toename van vervoer van giftige stoffen.

In het onderzoek "PHS METEREN – BOXTEL TB-rapport - Verantwoording Groepsrisico (MB1.7.1-03)" van Arcadis is letterlijk het volgende te lezen:

"Door de omvang van de vervoersstroom van zeer brandbare vloeistof (C3) die over het gehele traject Meteren-Boxtel groter is dan 3500 wagons per jaar, wordt – na opname in het Basisnet – langs het gehele traject een PAG ingesteld. Een PAG is een plasbrandaandachtsgebied. Het risico dat in het PAG wordt beschouwd is het leegstromen van een beschadigde tank op het terrein en een ontsteking van de vloeistof. Het gevolg is een brand van de plas op de grond. Binnen een PAG (een zone van 30 meter langs beide zijden van het spoor) gelden bij nieuwbouw bijzondere voorschriften".

Dit betekent dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan zwaardere eisen volgens het Bouwbesluit moet worden voldaan. Voor bestaande bebouwing worden echter geen maatregelen genomen. Deze bewoners worden geconfronteerd met een hoger risico op een ongeval met een brandbare stof. Reden waarom het onaanvaardbaar is om goederentreinen door een dichtbebouwde, stedelijke

³ Commissie voor de Milieueffectrapportage - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Meteren-Boxtel Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 15 mei 2018

omgeving te laten rijden. Het argument dat de kans op een ramp “aanvaardbaar” klein zou zijn is voor bezwaarmakers volstrekt niet steekhoudend. Zij maken ook groot bewaar tegen dit argument. Het gaat er bij het opstellen en beoordelen van beleidsplannen door een overheid niet om de kans dat eventuele risico's van nog te realiseren projecten zich voltrekken maar om het zo veel als mogelijk redelijkerwijs voorkomen dat nog te realiseren projecten zoals het onderhavige op voorhand onaanvaardbare risico's voor de volksgezondheid meebrengen. Het behartigen van de belangen van de gezondheid van haar bewoners is immers een primaire taak van de overheid.

In dit kader passen geen projecten waarin reeds op voorhand grote bekende en benoemde risico's worden geïncorporeerd en mogelijke schade daardoor voor de volksgezondheid zonder meer voor lief worden genomen. Het gaat daarbij zowel om schade als gevolg van incidenten met te vervoeren giftige en/of brandbare stoffen als om schade als gevolg van de voortdurende overlast die dit vervoer met zich mee zal brengen voor omwonenden in de vorm van geluids- en trillingsoverlast maar ook schade als gevolg van stress vanwege angst voor incidenten in de wetenschap dat deze fataal zullen zijn voor de omwonenden.

6.2 Toename uitstoot fijn stof en stikstof

Op basis van de berekeningen die zijn uitgevoerd, kan worden volgens het tracébesluit geconcludeerd dat de effecten van het project PHS Meteren – Boxtel op de luchtkwaliteit beperkt zijn. De concentraties worden voornamelijk bepaald door de achtergrondconcentratie, met name door de A2. Kijkend naar pagina 18 van het onderzoek “PHS METEREN-BOXTTEL Tracébesluit - Rapport Luchtkwaliteit (MB1.4.1-02)” kunnen bewoners die conclusie voor het studiegebied niet geheel delen. Voor de concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} (fijn stof) is de redenering te volgen. Voor NO₂ (stikstofdioxide) niet. Daarvan blijkt duidelijk dat circa de helft van de hoogste concentratie in de plansituatie komt door de bijdrage van het project.

Daarnaast blijkt dat de hoogste concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} worden gemeten bij woningen in de omgeving van de Boschveldweg. Ondanks dat grenswaarden niet worden overschreden, heeft het project wel degelijke negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Conclusie

Samenvattend kan gesteld worden dat de staatssecretaris de negatieve gevolgen van het tracébesluit voor de gezondheid en welzijn van aanwonenden van het spoor, niet serieus neemt.

Per milieuonderdeel worden kennelijk niet voldoende maatregelen genomen om net aan alle gestelde wettelijke normen te voldoen. Soms worden benodigde of extra maatregelen die volstrekt voor de hand liggende zijn gezien de belangen die op het spel staan op voorhand al niet genomen omdat ze niet doelmatig zijn, lees te duur. Verder is een tracebesluit en de effecten daarvan meer dan de som der delen: de impact van het geheel is dus veel groter dan het heel precies opgeschreven effect per onderdeel. Dit is een dure les die geleerd is uit de aanleg van de betuwe lijn. Nu dreigt opnieuw hieraan voorbij gegaan te worden!

De impact die het voorgestelde trace heeft op de leefomgeving en het welzijn van een groot deel van de Nederlandse bevolking is niet benoemd en dus niet meegenomen in de besluitvorming: dit is niet anders te benoemen dan als een enormiteit.

Alles overziend is het standpunt dat het tracébesluit de (ernstige) negatieve gevolgen voor de gezondheid en welzijn van een groot aantal Nederlandse burgers en hier in het bijzonder de binnenstadsbewoners van Den Bosch niet heeft meegenomen in de besluitvorming: deze gevolgen zijn niet te rechtvaardigen.

Temeer niet daar daartegenover staat een niet meer dan een niet nader, niet voldoende concreet onderbouwd belang van een uitbreiding van het spoorwegennet ten behoeve van intensivering van goederenvervoer naar Duitsland. De redenering daarbij dat het notabene speciaal daartoe aangelegd trace- de Betuwelijn- kennelijk niet op de juiste wijze functioneert kan niet dienen als onderbouwing van het thans voorliggende zeer vergaande concept besluit.

Een afweging van alle in het geding zijnde belangen kan, in het bijzonder gezien het grote aantal inwoners van de binnenstad van 's- Hertogenbosch wiens gerechtvaardigde belangen door het voorgenomen besluit worden getroffen en de primaire taak van de overheid om die belangen, met name op het gebied van de volksgezondheid te beschermen, tot geen andere conclusie leiden dan dat het voorgenomen tracebeleid niet kan worden gehandhaafd.

Bezwaarmakers verzoeken daarom hun beroep gegrond te verklaren en het voorgenomen besluit te vernietigen.

W.G.A.J.M.Heijnen
Secretaris
Bib/Wijkraad Binnenstad
's-Hertogenbosch
Tel: 0612255244

Postadres
Hinthamerstraat 85
5211 MG 's-Hertogenbosch.
Banknummer: NL98 INGB 0006 4948 31
Kamer van Koophandel: 40219817

