



Comité GoederentreinenNee

Open brief

Aan: de leden van de Tweede Kamer

's-Hertogenbosch 16 april 2019,

Geachte volksvertegenwoordiger,

We zijn blij dat onze petitie ' Stop project Meteren/Boxtel - géén goederentreinen door onze woonbuurten' aanleiding was voor het Algemeen Overleg op 4 april j.l.. Naar aanleiding van de reactie van de staatssecretaris en het verslag van uw overleg roepen wij u op de staatssecretaris in het plenaire debat op 18 april a.s. te vragen het project Meteren/Boxtel te heroverwegen, dan wel het tracébesluit uit stellen.

Onze boodschap is dat de staatssecretaris en de Kamer op het punt staan hun zegen te geven aan een onvoldoende doordacht miljardenplan dat tot stand is gekomen op basis van achterhaalde informatie, dat alle gangbare normen voor overlast met voeten treedt en waarin een visie voor de lange termijn ontbreekt. Wij pleiten ervoor om de besluitvorming met minstens een jaar uit te stellen en het plan te toetsen aan de juiste maatschappelijke criteria met oog voor de belangen van de Nederlandse belastingbetaler en de burgers in de door het project getroffen woongebieden.

Tijdens de publicatie van het Ontwerp-tracébesluit zijn er bijna 600 zienswijzen ingediend door bewoners en organisaties. Het lijkt er nu op dat de staatssecretaris met wat extra maatregelen slechts wil acteren op de scherpste kanten van de bezwaren.

Om de Staatssecretaris op andere gedachten te brengen geven we u hieronder onze belangrijkste argumenten.

Geen nut en noodzaak

Wij zijn van mening dat er geen goede onderbouwing (meer) is van de uit te geven miljarden van ons belastinggeld aan dit project. Op 4 juni 2010 nam het Kabinet een beslissing voor uitwerking van het spoorproject Meteren - Boxtel op basis van cijfers die inmiddels achterhaald zijn. Het tracéplan is ontworpen op 166 goederentreinen per etmaal in het jaar 2030. In de NMCA van 2017 stelt men de prognose voor 2040 bij naar 69 (hoge scenario) en 33 (lage scenario) goederentreinen per etmaal. Er zijn nog een aantal belangrijke ontwikkelingen en trends die een verdere daling aannemelijk maken. Te noemen zijn de aansluiting van het Duitse spoorwegennet op de Betuweroute (2022), verandering in logistieke stromen o.a. door de Zijderoute en de verlening van treinen van 700 naar 1500 meter op de betuweroute.



Wij raden aan om goederentransport zoveel mogelijk via de Betuweroute te routeren en haast te maken met capaciteitsverhoging door de invoering van ERTMS. Deze is ingericht om grote hoeveelheden goederentreinen te kunnen verwerken zonder overlast in dichtbevolkte gebieden. Paradoxaal is dat de tarifiering voor transporteurs op deze route veelal hoger ligt dan op de concurrerende routes door dichtbevolkte gebieden (bijvoorbeeld de Brabanneroute). Het lijkt erop dat boekhouding hier gaat boven gezond verstand.

Trillingen en geluid: de overheid respecteert de norm niet en neemt onverantwoordelijke risico's ten aanzien van volksgezondheid

Het onderhavige ontwerp-tracébesluit leidt inclusief de voorgestelde maatregelen van de staatssecretaris nog steeds tot een stevige toename in trillingen en geluid voor de omwonenden vanwege de voorziene toename van het aantal goederentreinen.

In de Bts 2014 [Beleidsregel trillinghinder spoor 2014] is een methode voor het toetsen van trillingen vastgesteld. De toetsing van de trillingen gebeurt daarbij op basis van de trillingssterkte (V_{max}) en een gemiddelde hiervan over de tijd (V_{per}). Voor vele woningen aan het spoor Meteren - Boxtel blijft een ruime overschrijding en toename van de norm gelden. De overheid respecteert de door haarzelf gestelde normen dus niet. Gezien de relatie tussen trillingen en slaapverstoring en hinder leiden de voorgenomen plannen ook met de door de staatssecretaris gestelde maatregelen nog steeds tot een aantasting van de gezondheid van omwonenden.

Ten aanzien van geluid blijven er in het Ontwerp-tracébesluit en daarop voorgestelde maatregelen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. De situatie is feitelijk nu al ontoelaatbaar. Toch is het duidelijk dat het aantal goederentreinen tussen Meteren en Boxtel fors toeneemt. ProRail neemt in het plan aan dat er 80% stille treinen zijn. Dat de 'stille' goederentreinen nauwelijks voorkomend is bekend bij het ministerie.

Schiphol is berucht waar het gaat om de overlast voor omwonenden. Toch wordt daar de geluidsbelasting afgebakend met de geluidscontour overdag van respectievelijk 58 dB(A) en in de nacht (tussen 23.00 uur en 07.00 uur) 40 dB(A). Bij Meteren-Boxtel verwachten de bewoners op zijn minst hantering van gelijke streefwaarden.

Bij het transport met zware goederenwagons verdient laagfrequent geluid extra aandacht. Dit ontstaat doordat ondergrondse trillingsgolven via een constructie, bijvoorbeeld van een woning, elementen in die woning in resonantie brengen. De normering en aanpak van dit fenomeen, dat zorgt voor erg veel overlast, lijkt niet in regelgeving of normering geregeld te zijn omdat het zich op het overgangsg gebied tussen trillingen en geluid bevindt.

Tenslotte is er in het voorgenomen project inclusief de voorgestelde maatregelen nauwelijks gerekend met het feit dat treinen zwaarder en langer worden, harder moeten rijden en vaak nog een helling in het traject krijgen.

Het plan kent ook hier dus nog steeds ongekeerde gezondheidsrisico's.



Toekomstvisie ontbreekt

Voor projecten met deze omvang is de toets aan duurzaamheid van groot belang. Van duurzaamheid is pas sprake bij een goede balans tussen People, Planet en Profit. Dit project gaat volledig voorbij aan het aspect 'People'.

Vanaf het begin hebben wij aangedrongen op het ontwikkelen van een gerichte visie op duurzaam goederenvervoer (per spoor) in Nederland passend bij de ontwikkelingen in Europa. Wij zijn ervan overtuigd dat met deze plannen een niet-duurzame basis wordt gelegd voor het goederentransport per spoor in Zuid-Nederland waar nog vele generaties last van zullen hebben.

Modern, toekomstgericht duurzaam goederenvervoer vraagt om een apart spoor naar voorbeeld van de Betuweroute met de hoogste veiligheidsvoorzieningen, niet door bewoond gebied, waardevol landschap respecterend en nog vele generaties na ons functionerend. Hiervoor is het nodig niet te denken in budgettaire beperkingen maar in de toegevoegde waarde van de grote investeringen die hiervoor nodig zijn. Mocht de visie en/of het budget nog ontbreken dan is het beter even pas op de plaats te maken dan te kiezen voor een miljarden verslindende korte termijn oplossing.

De inhoud en strekking van deze brief is in samenwerking met vele bewoners op het tracé: Meteren-Boxtel tot stand gekomen.

Namens deze bewoners

Henk Schuurs
Voorzitter actiecomité Goederentreinen Nee

Deze brief wordt mede onderschreven door:

Annie Verhoeven, voorzitter Oisterwijk Trilt

Dion van de Sanden, voorzitter Drost Trilt

CC.

De leden van provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boxtel
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maasdriel
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Neerijnen
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Geldermalsen
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zaltbommel