6626 TN ARNHEM
VLAMOVEN 2
TPGPOST
122 ct
#FM 83760
NEDERLAND

Minister en Secretaris-generaal
van het Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

GESCAND
10 NOV. 2015

Minister en Secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Vught, 8 november 2015

Onderwerp: kopie brief 'klacht PHS Meteren-Boxtel (Vught)'

Geachte dames en heren,

(cc. Minister en Secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Prorail, College van Gedeputeerde Staten en leden Provinciale Staten Noord-Brabant, Tweede kamer fracties/vaste Kamercommissie IM, College van Burgemeester en Wethouders en Gemeenteraad Gemeente Vught)

Zoals u bekend wordt, volgens het Programma Hoog Frequent Spoor van de Rijksoverheid, het spoor dat o.m. door de gemeente Vught loopt, ingrijpend aangepast.

Wij signaleren dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Prorail, ondanks alle vragen, geen oplossingen bieden voor de zeer ingrijpende gevolgen ervan voor de bewoners aan het spoor in Vught. Om deze reden hebben wij ten langen leste een klacht ingediend bij de Nationale Ombudsman.

Vanwege uw betrokkenheid bij al de ingrijpende wijzigingen aan het spoor, wilden wij voorkomen dat u via derden over deze klacht zou worden geïnformeerd. Om deze reden is onze brief aan de Nationale Ombudsman als bijlage (zie kopie brief Nationale Ombudsman 'klacht PHS Meteren-Boxtel (Vught)' d.d. 4-11-2015) toegevoegd.

Indien u wenst te reageren kan dat eventueel op dit email adres (beinvught@gmail.com).

Met vriendelijke groeten (in alfabetische volgorde),

J. van Beers
M. Beersma
Y. van Dinther
M. Hurxkens
O. Korolchuk
C. Reuser
L. Strang
H. Togtema
P. van der Velden
X. Waelkens

Nationale Ombudsman
Postbus 93122
2509 AC Den Haag

Vught, 4 november 2015

Onderwerp: klacht PHS Meteren-Boxtel (Vught)

Geachte Nationale Ombudsman,

Inleiding

Volgens het Programma Hoog Frequent Spoor[1] van de Rijksoverheid wordt het spoor dat door de gemeente Vught loopt, aangepast. Doel is het spoor gereed te maken voor een gigantische intensivering van goederen- en personentreinen op het traject Meteren-Boxtel (Eindhoven). In het voorjaar van 2015 is bekend gemaakt dat er twee opties (tracés genoemd) over blijven voor deze aanpassing: het betreft de zogenaamde versie V3 en de zogenaamde versie V3-Oost verkort.

Kortgezegd betekent dit dat de overheid heeft bepaald dat een keuze gemaakt zal worden uit een (gedeeltelijk) verdiept spoor van 3365 meter (V3) of van 2930 meter (V3-Oost verkort). Bij tracé V3 worden extra sporen aangelegd voor de duur van de bouw naast het bestaande spoor en komt het verdiepte gedeelte op de plaats van het oude spoor (maar schuift wel 3 meter richting Oost). Bij variant V3- klacht PHS Meteren-Boxtel (Vught)Oost verkort moeten huizen worden afgebroken voor de aanleg van het verdiepte deel, maar wordt het treinverkeer gedurende de bouw over het bestaande spoor geleid. Voor alle duidelijkheid moet worden opgemerkt dat een belangrijk deel van 'nieuwe' spoor niet verdiept wordt aangelegd (dat geldt voor Vught Noord en Vught Zuid) en er in sommige gevallen een muur van 8 meter hoog komt en het spoor 9 tot 18 meter richting de huizen schuift. De bewoners aan het spoor maken zich dan ook grote zorgen over hun toekomstige leefomgeving en sociale en financiële situatie. Eind dit jaar zou een besluit vallen voor één van de beide tracés.

[1] http://www.prorail.nl/projecten/meteren-boxtel

Achtergrond klacht

Sinds de bekendmaking van beide opties/tracés, zijn er vanuit de bewoners veel vragen gesteld over de consequenties ervan. Deze hebben, maar deze opsomming is zeker niet volledig, betrekking op onder meer de gevolgen voor de leefbaarheid van de straat/buurt, waarde van de huizen, veiligheid voor kinderen, intensivering van trillingen en geluidsoverlast en de belasting hiervan voor de gezondheid. Dit betreft niet alleen de gevolgen voor de periode van de geschatte bouwtijd van (minimaal) circa 4.5 jaar, maar zeker ook voor alle jaren daarna.

Veel vragen zijn ook gesteld over wat burgers mogen verwachten aan redelijke oplossingen. Uit alle antwoorden, maar ook zeker ook de afwezigheid van antwoorden van met name het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Prorail op vragen vanuit burgers, is ons gebleken dat de belangen van de (individuele) burgers die woonachtig zijn aan het spoor, worden genegeerd. Er wordt alleen verwezen naar regelingen en wetten, die niet tegemoet komen aan de te verwachten schade, gevaren en overlast voor burgers voor de periode tot en met 2025 en de lange periode erna. Zo somt bestaande van overheidswege verzorgde en verspreide informatie de (geschatte) kosten van beide varianten/tracés op, maar verschaft zij nergens informatie en inzicht in de belasting/kosten voor de burgers die aan het spoor wonen. Huiseigenaren die aan het spoor wonen, kunnen door de hele situatie hun huizen nu reeds niet meer of alleen met fors verlies verkopen. Burgers die vanwege verandering van baan, ziekte of werkeloosheid, moeten verhuizen in de toekomst[2] worden geconfronteerd met enorme financiële verliezen. Dit houdt ten minste aan tot de geschatte afronding van dit project in 2025 (en voor veel gedupeerden de gehele periode erna). Kortom de burgers voelen zich niet echt gehoord, slecht geïnformeerd en klemgezet.

Geen redelijke tegenmaatregelen of compensatie

Tot op heden blijkt uit niets dat deze burgers redelijk gecompenseerd zullen worden. Bij een van de tracés (V3) wordt voor een periode van (minimaal) circa 4.5 jaar een extra spoor aangelegd, zeer dicht bij huizen (dit wordt eufemistisch een 'tijdelijk' spoor

[2] Voorspeld wordt dat het gehele project niet voor 2025 is afgerond.

genoemd). De te voorziene geluids- en trillingsoverlast gedurende al deze jaren blijkt tot op heden geen enkele betekenis te hebben voor het Ministerie en Prorail : er is niets voor deze burgers geregeld zoals uitkoopregelingen. Ter illustratie; bij een aantal bewoners wordt volgens plan de (kleine) tuin opgekocht/onteigend om verkeer mogelijk te maken.

Daarbij willen wij er graag op wijzen dat, wat bijvoorbeeld de te verwachten geluidsoverlast en trillingen tijdens en na de bouw betreft, het Ministerie en Prorail continue verwijzen naar regels en wetten (of brochures daarover). Deze zouden bepalen welke bewoners niet of wel in aanmerking komen voor uitkoopregelingen (en verdere maatregelen om de effecten van de toename trillingen en geluidsoverlast te beperken). Het schrijnende is dat het Ministerie en Prorail deze regels en wetten toepassen terwijl het RIVM, eveneens een overheidsorganisatie, in een recent rapport juist heeft getoond dat deze regels en wetten achterhaald zijn en de hierin opgenomen normen te ruim[3]. Regelmatig herinnert de werkwijze van het Ministerie en Prorail ons dan ook aan de bekende beeldspraak: 'operatie geslaagd maar patiënt overleden'.

De wrange effecten van deze regels en wetten omtrent geluid en trillingen laten zich ook door een ander klein voorbeeld illustreren. Zoals gezegd, bij één van de varianten (V3) worden extra sporen aangelegd naast het bestaande spoor voor de duur van de bouw van het nieuwe spoor van (minimaal) circa 4.5 jaar. Het extra spoor komt zeer dicht bij huizen te liggen, maar omdat het extra spoor 'tijdelijk' is, hoeven er geen maatregelen tegen trillingen en geluid getroffen te worden (of uitkoopregelingen worden toegepast) volgens het Ministerie en Prorail. Om dit extra spoor aan te leggen, dat een geschatte bouwtijd heeft van 1 jaar, zal het bouwverkeer gedurende deze tijd de bestaande straten/speelpleinen direct aan het spoor in beslag gaan nemen (verder is namelijk geen fysieke ruimte): veel huizen zijn daarmee onbereikbaar (of alleen via brandgangen indien aanwezig). Bij de afbraak van het extra spoor wordt dit proces herhaald. Wij vrezen ernstig voor de veiligheid van onze en andere kinderen in hun normale speelomgeving in deze periode. Jammer genoeg hebben het Ministerie en Prorail geen enkele boodschap aan deze vrees.

---

[3] http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2013/juli/Gezondheidseffecten_van_trillingen_door_treinen_Een_review. Zie onder meer pagina 69.

Minstens zo schrijnend zijn de gevolgen van de enorme toename van geluidsoverlast en trillingen voor bewoners die woonachtig zijn in specifieke delen van Vught (bijvoorbeeld Noord en Zuid). Uit de antwoorden van het Ministerie en Prorail is gebleken dat betreffende burgers niet hoeven te rekenen op passende maatregelen of oplossingen voor geluidsoverlast en trillingen, waarbij zij een beroep doen op regels en wetgeving die voor ons, als niet-experts en niet-deskundigen, nauwelijks te doorgronden zijn. Dit is per definitie een ongelijke en absurde strijd: het is alsof van een hartpatiënt wordt verwacht dat hij/zij, voor een bezoek aan de cardioloog, zich eerst het handboek cardiologie eigen gemaakt moet hebben.

Wat de compensatiemaatregelen betreft, op alle informatiebijeenkomsten wordt door deze overheidspartijen verder telkens benadrukt dat de burgers zich ook niet veel moeten voorstellen van eventuele financiële schade-compensaties nadat het hele project is afgerond: er wordt bijna woordelijke gezegd: 'stel je er niets van voor'. Dit staat nog los van het feit dat daarvoor een gang langs de rechter zeer vermoedelijk noodzakelijk is, en dat kleine vergoedingen de problemen van trillingen en geluidsoverlast niet oplossen.

Los daarvan signaleren wij dat mogelijke opbrengsten en ontwikkelingsmogelijkheden na afloop van de gehele aanpassing van het spoor (daar waar huizen worden opgekocht, zoals met name in variant V3-Oost verkort) stelselmatig onvermeld blijven. Ook hier signaleren wij een patroon van onvolledige informatie. In de info-brochures van het Ministerie en Prorail over gevolgen van de aanpassing van het spoor worden de kosten prominent genoemd (circa 500 miljoen), maar de kosten voor de burgers worden stelselmatig onvermeld gelaten: alsof ze er gewoonweg niet zijn. De verdere inhoud van deze brochures laten we hier voor het gemak buiten beschouwing, ofschoon irritaties daarover bij bewoners groot zijn.

Redelijkheid en vertrouwen van burgers beschaamd

Het is onze indruk en ervaring dat de meeste burgers die aan het Vughtse spoor wonen redelijk zijn. Zij snappen dat soms aanpassingen nodig zijn in verband met maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toename van het treinverkeer. De verdiepte ligging zelf wordt dan ook als positief ervaren (alhoewel men liever het gehele Vughtse traject verdiept ziet). Een zeer tijdelijke overlast in verband met bouwwerkzaamheden zal dan ook, binnen zekere marges, door de meeste burgers geaccepteerd worden. Maar deze redelijkheid houdt alleen stand als dezelfde burgers redelijk worden behandeld door de overheid, in dit geval het Ministerie en Prorail. Onze klacht is dat het daar momenteel aan ontbreekt: de belangen en zorgen van burgers aan het spoor tellen niet wezenlijk mee. Wij signaleren zelfs dat het Ministerie en Prorail, ondanks alle kritieken op eerder verspreide en aantoonbaar incomplete informatie, deze onverkort blijft verspreiden. Dit alles tezamen ondermijnt ons vertrouwen in deze overheden.

Klacht en concrete vraag om oplossingen

Door bewoners zijn veel vragen gesteld over de consequenties van beide tracés. Deze hebben betrekking op onder meer leefbaarheid (veiligheid), woningwaarden en woongenot. Tot nu toe worden de burgers echter niet serieus genomen en afgevinkt onder "communicatie: "voldaan" op de "to do -list" van het Ministerie en Prorail. Wij als burgers voelen ons machteloos en klemgezet.

Dit brengt ons tot onze klacht (en de oplossing waar wij om vragen): *Er is geen serieus aanbod aan alle bewoners aan het spoor in Vught dat, als zij om hen moverende redenen willen verhuizen in verband met door hen verwachte belasting/ overlast/ schade/ gevaren/ risico's in een van beide varianten (voor leefomgeving, gezondheid, waarde huis, geluid, trillingen), de overheid de kosten van uitkoop en verhuizen draagt. Dat wil zeggen: er is geen aanbod waarmee bewoners zonder winstoogmerk een vergelijkbaar huis naar hun keuze elders kunnen betrekken, zonder dat zij op extra kosten worden gejaagd (b.v. als zij opnieuw een hypotheek moeten afsluiten of vanwege hun leeftijd juist niet opnieuw een hypotheek kunnen afsluiten). De oplossing is dat bewoners aan het spoor wel dit aanbod*

krijgen. Deze keuze om te willen verhuizen (los van situaties waarin de aanleg van het spoor afbraak van woningen vereist) is uiteraard aan individuele bewoners.

In de plannen voor beide tracés is alleen een (arbitraire) opsomming van het aantal woningen dat onteigend of afgebroken moet worden, opgenomen. Dit biedt geen enkele oplossing voor alle andere getroffenen aan het spoor. Alle overleggen in de afgelopen periode hebben hierin geen enkele verbetering teweeg gebracht: de overleggen lijken daarmee vooral cosmetisch en bedoeld om de indruk te wekken dat er wordt geluisterd. Wij signaleren dan ook een (forse) toenemende onvrede en irritatie bij bewoners over het gebrek aan daadwerkelijke antwoorden (oplossingen) op vragen. De recente enquête onder bewoners van Vught over hun voorkeuren voor variant V3 of V3-Oost verkort is daar een triest voorbeeld van. Het gehele project is opgetuigd met diverse werkgroepen, maar die zijn bij de opzet van de enquête, tot grote verbazing van leden van de werkgroepen, één voor één gepasseerd: twee dagen voor de daadwerkelijke afname werden zij erover geïnformeerd. 'Samen voor Vught' heeft eerder andere tekortkomingen van deze enquête en de onvolledige informatie van het ministerie en Prorail onder de aandacht gebracht.

Ook (of misschien wel: zeker) in een participatiemaatschappij mogen burgers verwachten dat de overheid redelijk met hun belangen omgaat. In deze concrete situatie betekent dat dat naast bovengenoemd vergoedingsvraagstuk, bijvoorbeeld bewoners worden beschermd tegen een verdere toename van geluids- en trillingshinder op basis van de laatste inzichten en niet op basis van verouderde normen.

Extra vrees

Uit de media hebben wij vernomen dat binnen Prorail (en daarmee ook voor het Ministerie) al langere tijd zeer ernstige organisatorische en financiële problemen zouden spelen. Uiteraard staan wij daar geheel buiten. Echter, deze berichten vergroten niet het vertrouwen en versterken onze onzekerheden in zeer grote mate. Uit uw eerdere en recente rapportages is gebleken dat bij belangrijke politieke beleidswijzigingen en –uitvoeringen (UWV, zorg) de burger als burger geheel uit het oog

wordt verloren. De overheid gedroeg zich als een spreekwoordelijke wals, zonder oog voor de burger. Velen van ons hebben nu exact dezelfde ervaring. Vanuit deze machteloze ervaring richten wij ons tot u.

Uiteraard zijn wij bereid deze brief mondeling toe te lichten. In de hoop dat u onze klacht in overweging wilt nemen.

Met vriendelijke groeten (in alfabetische volgorde),

J. van Beers
M. Beersma
Y. van Dinther
M. Hurxkens
O. Korolchuk
C. Reuser
L. Strang
H. Togtema
P. van der Velden
X. Waelkens

Ps. Als bewoners willen wij voorkomen dat betrokken overheden en betrokken partijen (o.m. bij de definitieve besluitvorming) via derden vernemen dat wij contact met u hebben opgenomen met de vraag of u onze klacht wilt onderzoeken. Transparantie is voor ons een groot goed. Om deze reden is een kopie van deze brief verstuurd naar:

- Minister en Secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Prorail
- College van Gedeputeerde Staten en leden Provinciale Staten Noord-Brabant
- Tweede kamer fracties/vaste Kamercommissie IM
- College van Burgemeester en Wethouders en Gemeenteraad Gemeente Vught