

Ingekomen

18 OKT 2016

Provincie Noord-Brabant



Bib

Bewonersvereniging
leefbare
binnenstad / wijkraad



Aan Provinciale Staten van Noord Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch



4058273
DIV_STAN

GRF

betreft : project Meteren / Boxtel

's-Hertogenbosch, 12 oktober 2016

Geachte leden van Provinciale Staten,

Hierbij treft u onze open brief aan over het goederenvervoer per spoor door ons land, zoals o.a. nu wordt voorbereid in het project Meteren / Boxtel, gericht aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu., mevrouw S. Dijkstra.

Hoogachtend,

Ir. H. Schuurs, voorzitter



Bלב

Bewonersvereniging
leefbare
binnenstad / wijkraad



Aan de Staatssecretaris Infrastructuur en Milieu
mevrouw S. A. M. Dijksma
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

betreft : project Meteren / Boxtel

's-Hertogenbosch, 12 oktober 2016

Geachte mevrouw Dijksma,

Historisch gezien voerden juist de hoofdwegen dwars door stedelijk gebied, omdat op de knooppunten de steden zijn ontstaan. Met de stormachtige ontwikkeling van het wegverkeer en de groei van de steden, raakte ons wegensysteem verouderd: de wegen waren te smal om het verkeersaanbod te verwerken. In aanvang werd nog gedacht de wegen door de steden te verbreden, waarvoor in tal van steden in ons land bestaand stedelijk weefsel werd gesloopt. Vanwege grootschalig protest van de bevolking en het groeiende besef dat sloop niet de oplossing zou bieden, is nieuw beleid ontwikkeld op basis waarvan in ons land miljarden zijn besteed om autowegen aan te leggen om de steden heen. Daarbij speelde ook een rol dat het grootschalige autoverkeer in binnenstedelijk gebied te veel hinder en overlast voor de bevolking zou genereren.

In een aantal gevallen is op soortgelijke wijze het scheepvaartverkeer om steden heen geleid door nieuwe kanalen te graven. Zo werd eerder de Zuid Willemsvaart van dwars door de stad Helmond om die stad heen geleid, op advies van de Commissie Langman (de zeer onlangs overleden oud minister van Economische Zaken) en werd pas nog het Maximakanaal geopend, een omlegging van de Zuid Willemsvaart om de binnenstad van 's-Hertogenbosch: niet meer dwars door de stad, maar er omheen en daarmee tevens geschikt voor méér en ook grotere schepen. Daarmee meerdere belangen dienend.

Merkwaardig is dat het met het spoorverkeer niet zo is gegaan.

Nou is nog te bedenken dat personentreinen juist door stedelijk gebied moeten rijden om adequaat tegemoet te komen aan de vervoersbehoefte: treinen laten rijden waar mensen wonen en werken. Maar daar wordt bij spoorprojecten tevens aan gekoppeld het grootschalig vervoer van goederen. Juist die goederentreinen zorgen voor veel overlast: trillingen en geluid, waardoor mensen ernstig gestoord worden in hun nachtrust en waarbij ook gebouwen schade oplopen. Daarbij komt dat de goederentreinen met name in de avond en de nacht rijden, omdat er dan meer ruimte is op het spoor. Daardoor is de overlast des te groter. Volgens het RIVM hebben nu al duizenden mensen in ons land ernstige hinder van het goederenvervoer per spoor in de nacht.

Logisch redenerend zou je dus zeggen: weg met die goederentreinen door onze steden.

Die logica heeft geleid tot aanleg van de Betuweroute. Maar omdat die onvoldoende aansluiting vindt in Duitsland, moet er toch weer met goederentreinen door steden gereden worden.

Maar als dat dan toch moet, dan zou je verwachten dat er alles aan gedaan wordt om de overlast weg te nemen. Door maatregelen aan het spoor en langs het spoor. En door maatregelen inzake het rijden van de goederentreinen. Maar dat gebeurt niet, zoals uit het volgende blijkt.

beperk de snelheid

Als goederentreinen langzaam rijden veroorzaken ze minder geluidsoverlast en trillinghinder dan wanneer ze hard rijden. Dat zou ertoe moeten leiden dat de toegestane snelheid afhankelijk wordt gesteld van de plaats waar de treinen rijden. Zoals voor auto's bijvoorbeeld geldt op de snelweg 120 km/h en in de woonbuurten 30 km/h. Maar in de wereld van het spoor wordt anders gedacht en gelden nog andere wetten.

Er is slechts één wettelijk argument, dat beperkingen stelt aan de snelheid op het spoor en dat is de spoorveiligheid. Met de omgeving heeft die wet niets te maken. Sterker nog: de spooraanpassingen, die in allerlei projecten worden uitgevoerd, zijn erop gericht de treinen sneller te kunnen laten rijden.

Zo maakt het inmiddels uitgevoerde project Sporen in Den Bosch het mogelijk dat goederentreinen met veel hogere snelheid het station in 's-Hertogenbosch kunnen passeren.

De vervoerders maken er dankbaar gebruik van met als bijkomend resultaat dat mensen langs het spoor wakker worden van het lawaai en de trillingen; die zij ervaren als aardbevingen!

Dit is geen overdrijving, het is de werkelijkheid van alledag.

Het gebrek aan adequate wetgeving is absurd. Het is archaïsch om goederentreinen met grote snelheid door woonbuurten te laten rijden.

maatregelen aan en langs het spoor

De wetgeving gaat uit van sober en doelmatig.

Terecht, want het gaat immers om de besteding van belastinggeld; ons geld.

Nou zien we hoe in de tijd het begrip sober is geëvolueerd.

Daarom is er bijvoorbeeld met belastinggeld een prachtige bibliotheek voor de Technische Universiteit van Delft gerealiseerd. Let wel, wij hebben daar als medebetalers niets op tegen; het is een aanwinst voor onze samenleving als geheel.

Hiermee staat schril in contrast hoe omgegaan wordt met overlast als gevolg van spoorprojecten. Hierbij slechts één voorbeeld uit velen.

De omlegging van de Zuid Willemsvaart door aanleg van het Maximakanaal vergde een nieuwe spoorbrug over dat kanaal. Mensen, die daar in de buurt woonden hadden nóóit last van het spoor, maar na in gebruik neming van de nieuwe brug hadden zij ineens last van enorme trillingen door verlegging van het spoor.

Wat blijkt:

- opheffen van die trillingen kan wel, maar is zo duur dat het als niet doelmatig wordt aangemerkt;
- daarom doet de overheid, die dit heeft veroorzaakt, niets aan maatregelen;
- vervolgens kan de getroffen burger een procedure aangaan om schade gecompenseerd te krijgen.

Maar die getroffen burgers willen helemaal geen compensatie: zij woonden er naar tevredenheid en willen dat blijven doen. Zij willen hun vroegere woongenot terug, dat de overheid met haar project heeft verstoord.

Geachte staatssecretaris, mevrouw Dijkma,

Wij weten ook wel dat in een veranderende samenleving ook de persoonlijke woonsituaties van individuele burgers soms wel moeten veranderen. En dan behoort de overheid die benadeelde burgers naar behoren te compenseren, zoals in een rechtsstaat betamelijk is.

Maar hier gaat het om méér en ook om principiële kwesties:

- hoe kan het bestaan dat anno 2016 zwaar goederenverkeer dwars door woonwijken wordt geleid, dag en nacht en dat er geen enkele rekening wordt gehouden met de overlast ervan in de vorm van lawaai en trillingen?
(dat die overlast er is, is evident aangetoond, onder meer door het RIVM)
- als het al door die wijken moet met die spoortreinen, waarom is er dan nog geen wetgeving die het rijgedrag aan banden legt?
Integendeel, het Rijk faciliteert spoorprojecten op kosten van de burgers om harder door de woonwijken en binnensteden te rijden zoals in het project Sporen in Den Bosch;
- met de spoorwegwet in de hand doen al die spoormensen en treinenmensen aldoor maar wat, met lak aan de samenleving. Daarom ook overtreden ze voortdurend de wet.
Zoals onlangs nog bleek met het vervoer van gevaarlijke stoffen en waarvan u hebt gezegd dat dit maar eens afgelopen moet zijn.

Geachte staatssecretaris, mevrouw Dijkma,

wij verzoeken u met klem om

- in de eerste plaats te bezien hoe goederentreinen om de steden heen geleid kunnen worden;
- waar dat niet mogelijk is, die treinen op grond van nieuw te maken wetgeving zich te laten gedragen als voorzichtige gast in de wijken, waar zij doorheen rijden. Dus om als de wiedeweerga te zorgen voor eigentijdse wetgeving voor het spoorverkeer om daarmee vervoerders te dwingen tot socialer rijgedrag dan de huidige spoorwet hen toestaat.

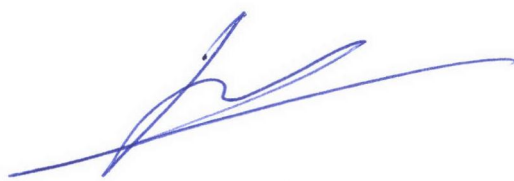
Uiteraard zijn wij graag bereid om u en uw adviseurs op locatie te tonen hoe het in deze brief verwoorde dagelijkse werkelijkheid is in onze stad. Uit contacten met mensen uit andere steden en dorpen weten wij dat de situatie daar net zo is. Het is dus een landelijk probleem.

Wij zien uw antwoord met zeer grote belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



ir. H.J. Schuurs
voorzitter Blb / Wijkraad Binnenstad



ing. N. van den Heuvel
voorzitter bewonersvereniging Het Zand

(deze ondertekening wordt toegelicht in bijlage 2)

c.c. zie bijlage 1

Geachte staatssecretaris, mevrouw Dijkma,

Wij weten ook wel dat in een veranderende samenleving ook de persoonlijke woonsituaties van individuele burgers soms wel moeten veranderen. En dan behoort de overheid die benadeelde burgers naar behoren te compenseren, zoals in een rechtsstaat betamelijk is.

Maar hier gaat het om méér en ook om principiële kwesties:

- hoe kan het bestaan dat anno 2016 zwaar goederenverkeer dwars door woonwijken wordt geleid, dag en nacht en dat er geen enkele rekening wordt gehouden met de overlast ervan in de vorm van lawaai en trillingen?
(dat die overlast er is, is evident aangetoond, onder meer door het RIVM)
- als het al door die wijken moet met die spoortreinen, waarom is er dan nog geen wetgeving die het rijgedrag aan banden legt?
Integendeel, het Rijk faciliteert spoorprojecten op kosten van de burgers om harder door de woonwijken en binnensteden te rijden zoals in het project Sporen in Den Bosch;
- met de spoorwegwet in de hand doen al die spoormensen en treinenmensen aldoor maar wat, met lak aan de samenleving. Daarom ook overtreden ze voortdurend de wet.
Zoals onlangs nog bleek met het vervoer van gevaarlijke stoffen en waarvan u hebt gezegd dat dit maar eens afgelopen moet zijn.

Geachte staatssecretaris, mevrouw Dijkma,

wij verzoeken u met klem om

- in de eerste plaats te bezien hoe goederentreinen om de steden heen geleid kunnen worden;
- waar dat niet mogelijk is, die treinen op grond van nieuw te maken wetgeving zich te laten gedragen als voorzichtige gast in de wijken, waar zij doorheen rijden. Dus om als de wiedeweerga te zorgen voor eigentijdse wetgeving voor het spoorverkeer om daarmee vervoerders te dwingen tot socialer rijgedrag dan de huidige spoorwet hen toestaat.

Uiteraard zijn wij graag bereid om u en uw adviseurs op locatie te tonen hoe het in deze brief verwoordde dagelijkse werkelijkheid is in onze stad. Uit contacten met mensen uit andere steden en dorpen weten wij dat de situatie daar net zo is. Het is dus een landelijk probleem.

Wij zien uw antwoord met zeer grote belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



ir. H.J. Schuurs
voorzitter Blb / Wijkraad Binnenstad



ing. N. van den Heuvel
voorzitter bewonersvereniging Het Zand

(deze ondertekening wordt toegelicht in bijlage 2)

c.c. zie bijlage 1

Bijlage 1

Omdat het om een groot maatschappelijk belang gaat, is dit een open brief.
Afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan:

de voorzitters van

- de Tweede Kamer
- de Eerste Kamer

Provincie Noord Brabant

- Provinciale Staten
- Gedeputeerde Staten

Gemeenteraden en colleges van B. & W. van

- Zaltbommel
- 's-Hertogenbosch
- Vught
- Boxtel

Pers

- Brabants Dagblad
- Tubantia
- De Volkskrant
- NRC
- De Telegraaf
- Bossche Omroep
- Bastion Oranje

De ons bekende actiegroepen elders in den lande

Veiligheidsregio Noord Brabant

Bijlage 2 – ondertekening van de brief

De brief is ondertekend door de voorzitter van de Blb / Wijkraad Binnenstad van 's-Hertogenbosch. In de binnenstad zijn diverse buurten, waaronder de buurten Het Zand Noord, Het Zand Zuid en de Vughterpoort. Deze drie buurten grenzen aan het spoor dat te maken krijgt met het project Meteren / Boxtel en dat door het project Sporen in Den Bosch al veel meer overlast heeft gekregen van het spoorverkeer, met name het goederenvervoer. De overkoepelende bewonersvereniging Leefbare Binnenstad ondersteunt de initiatieven vanuit de buurten.

Inmiddels hebben andere buurten, die grenzen aan het spoor, zich aangesloten bij het initiatief: Maaspoort, Orthen en het Paleiskwartier.

Het initiatief is uitgemond in het Actiecomité Goederentreinen NEE waarin alle genoemde buurten deelnemen. Tevens wordt erin deelgenomen door bewoners uit Vught, die ten Noorden en ten Zuiden wonen van het spoor dat verdiept zal worden aangelegd.

Het actiecomité heeft contact met andere mensen in ons land, die last hebben van met name het goederenvervoer, zoals de twee groepen in Twente: Rona en Norail.