



's-Hertogenbosch

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen - Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX 's-Gravenhage

Uw brief van : Ref. : S.M.G. de Jong
Uw kenmerk : Tel. : (073) 615 58 72
Ons kenmerk : SO/PRO 7183 Fax :
Datum : 9 oktober 2012 E-mail : s.dejong@s-hertogenbosch.nl

Onderwerp : Zienswijze ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER PHS Meteren – Boxtel

Geachte mevrouw Schultz van Haegen - Maas Geesteranus,

U heeft een ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Meteren - Boxtel ter inzage gelegd. Middels deze brief maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze uit te brengen.

Doelstelling Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

De doelstelling van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) is het spoorboekloos reizen in de brede Randstad. Randvoorwaarde daarbij is een goede vorm van herroutering van het goederenvervoer. Daarnaast heeft PHS tot doel om de te verwachte groei van goederentreinen mogelijk te maken. Deze doelstellingen leiden tot een substantiële toename van reizigersvervoer maar vooral goederenvervoer door onze stad.

Vanwege de grote economische, nationale belangen van PHS is de gemeente 's-Hertogenbosch in beginsel bereid een bijdrage aan de uitvoering hiervan te leveren. Deze nationale belangen rechtvaardigen naar onze mening dat de afweging rond de herroutering van het goederenvervoer zeer zorgvuldig plaats dient te vinden. Tevens dienen er voldoende middelen vanuit het Rijk te worden vrijgemaakt om te zorgen voor een goede inpassing van PHS in de omgeving, waarbij mogelijk ook bovenwettelijke maatregelen benodigd zijn.

Voorkeursbeslissing juni 2010

Op 4 juni 2010 heeft de voormalige Minister van Verkeer en Waterstaat een voorkeursbeslissing genomen over PHS en de herroutering van het goederenvervoer. In de brief aan de Tweede Kamer staat dat met deze voorkeursbeslissing nog geen onomkeerbare stappen worden gezet. Vermeld is dat de voorkeursbeslissing nog geen juridische status heeft in de zin van formele procedures voor de daarvoor in aanmerking komende maatregelen. De voorkeursbeslissing zet uitsluitend de kaders neer voor de

verdere uitwerking. Bij de voorkeursbeslissing is dan ook geen alternatievenonderzoek in het kader van een m.e.r.-procedure uitgevoerd. De m.e.r.-procedure wordt pas nu ingezet voor het tracébesluit voor PHS.

Uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) Milieueffectrapportage PHS: Meteren – Boxtel blijkt vervolgens dat de voorkeursbeslissing als uitgangspunt geldt. Dit betekent dat het op te stellen MER de voorkeursbeslissing en eventuele (geografische) alternatieven voor de voorkeursbeslissing niet opnieuw tegen het licht houdt. De NRD gaat uit van de uitvoering van de zuidwestboog bij Meteren, drie extra goederenpaden langs 's-Hertogenbosch en viersporigheid tussen 's-Hertogenbosch en Vught. In het MER zullen dan ook uitsluitend varianten van de fysieke spooringsrepen vergeleken worden met de referentiesituatie. Alternatieven in de vorm van geografische alternatieven en/of qua goederenpaden worden hiermee buiten beschouwing gelaten bij het uit te voeren MER.

Wij zijn van mening dat enkel en alleen een beoordeling van de voorkeursbeslissing van de Minister in een milieueffectrapportage onvoldoende is om te komen tot een goede beoordeling van de gewenste en noodzakelijke ingrepen en wel om de onderstaande redenen.

Keuze routeringsvariant

De voorkeursbeslissing van juni 2010 houdt in dat een zeer groot deel van het goederenvervoer, te weten drie extra goederenpaden met een aantal goederentreinen van 56 tot 166 per etmaal worden afgewikkeld langs het traject Meteren - Boxtel. Waarvan mogelijk de helft 's-avonds en 's-nachts en dan nog wel met hoge snelheid.

Zonder PHS (autonome ontwikkeling) zou een aantal van 28 tot 58 goederentreinen mogen worden verwacht. Dit betekent dat de van oudsher bestaande goederenlijn over de Brabantroute bijna volledig wordt omgeklapt over het traject Meteren – Boxtel, wat voor de gemeente 's-Hertogenbosch en haar inwoners een nadelige invloed heeft op het milieu, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Daarbij geldt dat deze intensivering van het spoor geheel nieuw is, waarmee bij de stedelijke ontwikkeling van de Bossche spoorzone geen rekening is gehouden.

Wij vinden dat de keuze voor het goederenvervoer over het traject Meteren – Boxtel te eenzijdig is benaderd en pleiten voor een breder onderzoek in het kader van het MER. Daarbij vragen wij in het bijzonder aandacht voor een optimalisatie van het goederenvervoer tussen de Brabantroute en het traject Meteren – Boxtel. Tevens pleiten we voor functionele maatregelen die de milieuovertlast zoveel mogelijk bij de bron beperken.

Optimalisatie goederenvervoer

We kunnen ons voorstellen dat gedurende de dagperiode een deel van het goederenvervoer over het traject Meteren – Boxtel afgewikkeld dient te worden, om meer ruimte te maken voor reizigersvervoer over de Brabantroute. Dit geldt volgens ons echter niet, dan wel in mindere mate, voor de avond- en nachtperiode. Wij pleiten er dan ook voor om het goederenvervoer te optimaliseren over de Brabantroute en het traject Meteren-Boxtel. Dit leidt ons inziens tot minder goederentreinen op het traject Meteren – Boxtel in de daluren en daarmee minder goederentreinen per dag dan nu in de NRD voorzien.

De bovenstaande variant doet ook recht aan de opmerkingen die werden gemaakt tijdens de informatieavond voor 's-Hertogenbosch op 20 september 2012. Belangstellenden merkten op dat zij meer hinder ervaren gedurende met name de nachtperiode. Vooral geluid en trillingen spelen daarbij een rol.

Tevens vragen wij u het belang van onze gemeente in acht te nemen bij een nadere uitwerking van PHS op andere trajecten dan Meteren-Boxtel. Een herroutering van goederenvervoer elders, bijvoorbeeld in Oost-Nederland, mag niet leiden tot een extra intensivering van goederenvervoer in 's-Hertogenbosch.

Maatregelen aan de bron

De gemeente 's-Hertogenbosch pleit voor het invoeren, beheren en controleren van zoveel mogelijk maatregelen aan de bron. Naast een beperking van de hoeveelheid goederentreinen, vooral in de avond en nacht, pleiten we voor een beperking van de snelheid van de treinen c.q. het gedifferentieerd rijden. Ook het gebruik van sporen die de omgeving het minst belasten, behoort hier toe.

Aspecten voor uitwerking in het MER

Referentiesituatie

Wij zijn enigszins bevreesd voor een salami-effect in die zin dat afwegingen qua doelmatigheid in verschillende projecten afzonderlijk van elkaar telkens tot een negatief resultaat leiden, terwijl de gezamenlijke effecten van de projecten wel in aanmerking komen voor maatregelen. In het traject Sporen in Den Bosch zijn maatregelen op het gebied van geluids- en trillingsaanpak om doelmatigheidsredenen afgevallen. Wij vinden het daarom belangrijk dat de situatie van vóór het project Sporen in Den Bosch als referentiesituatie wordt genomen.

Stand still of beter

Zoals al eerder (gezamenlijk Brabant-breed uitgesproken) pleiten we als uitgangspunt in de beoordeling van de plannen het principe van "stand-still" of beter. Dit kan ertoe leiden dat bovenwettelijke maatregelen op sommige locaties gerechtvaardigd zijn. Hiervoor is maatwerk nodig.

De benodigde maatregelen om de nadelige effecten van PHS voor onze gemeente te beperken, dienen kwalitatief en voldoende robuust te zijn. Ze dienen integraal onderdeel te zijn van de planvorming. De kosten (of een gedeelte daarvan) mogen niet ten laste komen van de gemeente.

Cumulatie milieu- en gezondheidseffecten

Conform de MER-richtlijnen zullen milieu- en gezondheidsaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid uiteraard, expliciet in de planvorming worden betrokken. Daarbij worden de afzonderlijke wettelijke normen in acht genomen. De vele bewoners langs het spoor ervaren echter in brede zin overlast van het spoorvervoer, veelal een combinatie van geluid, trillingen en risico's ten aanzien van externe veiligheid. Een afzonderlijke beoordeling van de milieu- en gezondheidsaspecten is naar onze mening dan ook onvoldoende. We stellen een integrale cumulatieve milieubenadering voor.

Worst Case-variant stillere treinen

Wij vragen ons af of de varianten met een realistische inschatting van autonome ontwikkelingen worden doorgerekend. Zo lijkt ons 80% stillere treinen tussen 2020 en 2030 niet realistisch, zeker tegen de achtergrond van de invoer tot nu toe. Uit de bij ons bekende informatie blijkt dat de doelstellingen van het

Innovatieprogramma Geluid tot nu toe hoogstwaarschijnlijk niet zijn c.q. worden gehaald.

Wij pleiten daarom voor een "Worst Case"-variant voor het geval dat de ontwikkeling en toepassing van stillere treinen maar ook treinen/voorzieningen met een beter trillingsniveau en aangenomen betere spoorwegvoorzieningen door bezuinigingen of andere oorzaken minder voortvarend verlopen dan voorzien. Ook het beheer en de monitoring van dergelijke maatregelen dient vooraf te worden geconcretiseerd en gegarandeerd.

Trillingen

De verwijzing naar de betreffende Beleidsregel is op zich helder, echter een duidelijk kader voor wat betreft de doelmatigheid van maatregelen ontbreekt. De praktijk in onze gemeente leert echter dat daar de crux ligt. Wij gaan er van uit dat in de definitieve NRD hierover duidelijkheid wordt gegeven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is in de voorbereiding van PHS steeds als uitgangspunt genomen. Dat betekent ons inziens dat de daarvoor gebruikte prognose 2020 met de daarbij behorende berekeningen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico i.c. risicoplafond uitgangspunt zijn. Graag zien wij de prognose c.a. in de definitieve notitie terug omdat deze essentiële gegevens in een NRD niet kunnen ontbreken.

Veiligheid

Wij wijzen er op dat rekening moet worden gehouden met extra veiligheidsmaatregelen aan / langs het spoor, de zogenaamde "bruggenhoofden" voor de hulpdiensten, en aan het emplacement, waaronder vluchtwegen van het station.

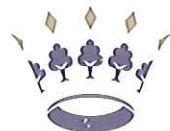
Ontwikkelingen spoorzone

Overeenkomstig het landelijke en provinciaal beleid wordt in het stedelijke gebied van 's-Hertogenbosch al jaren een intensivering van het ruimtegebruik nagestreefd. De spoorzones vormen hierbij een belangrijke ruimtelijke drager voor gemengde functies. Ondanks vertragingen door de huidige economische situatie is de doelstelling om de verschillende plannen die in ontwikkeling zijn tot uitvoering te brengen. Vanwege de onvoorziene ontwikkeling van PHS pleiten wij om in de m.e.r.-onderzoeken tevens rekening te houden met ruimtelijke ontwikkelingen die in voorbereiding zijn, maar nog niet binnen de definitie vallen zoals opgenomen in de NRD.

Wij benadrukken dat in het bestuurlijk overleg tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail, NS en de gemeente 's-Hertogenbosch is afgesproken dat PHS ook rekening dient te houden met bepaalde reeds geplande ontwikkelingen in de spoorzone. Hiervoor wordt een procesvoorstel opgesteld.

Station Maaspoort

PHS mag het realiseren van station Maaspoort niet onmogelijk maken en eventuele meerkosten van PHS om het station Maaspoort te kunnen realiseren, mogen niet ten laste van de gemeente komen.

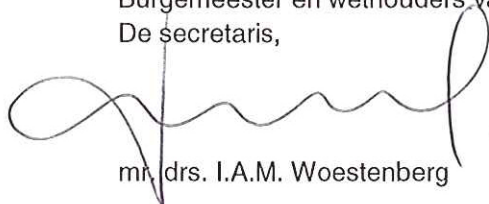


's-Hertogenbosch

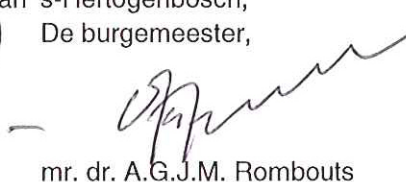
Ruimtelijke inpassing / beeldkwaliteit

Ruimtelijke maatregelen zoals geluidschermen, spoorbruggen, viaducten zijn zeer bepalend voor de beleving van het aangrenzende gebied en dienen, indien zij noodzakelijk zijn, zorgvuldig te worden ingepast. Er dient rekening gehouden te worden met behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het voorkomen van verdere barrièrewerking. Daarnaast dient ruime aandacht te zijn voor de beeldkwaliteit, bij voorkeur in de vorm van een ruimtelijke visie (landschap en architectuur). Wij wijzen in dit kader op het beeldkwaliteitsplan Lijn en ontmoeting dat op 2 april 2012 is vastgesteld voor het project Sporen in Den Bosch.

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



mr. drs. I.A.M. Woestenberg



mr. dr. A.G.J.M. Rombouts