

Kennisverdiepende sessie

Trillingen

Klankbordgroep Den Bosch, project PHS Meteren-Boxtel

Datum overleg:	10 maart 2015	
Deelnemers klankbordgroep	Mariska de Rouw Tjeu Grefkens Frans Spoor Annemarie Bon Bart van de Ven Jan Verkuylen San de Kort Martin Berens Rogier Leenheers	Willem van de Boogaard
Afwezig met kennisgeving	Diana van Lieshout Herman Krake	
Toehoorder gem. Den Bosch	Johan Klaazen	
Deelnemers Prorail	Hans Loonstra Joost van Vliet Maarten Poos (expert trillingen / geluid)	
Onafhankelijk voorzitter	Raymond Reesink	
Verslag	Raymond Reesink	

Vooraf

Gezien de informatiedichtheid van de “Kennisverdiepende sessies” is ten aanzien van dit verslag afgesproken dat de vragen die vooraf en bij de presentatie zijn gesteld op een rij worden gezet. Ook de inventarisatie van aandachtspunten die we na de presentatie hebben gemaakt staat in dit verslag. Prorail stuurt de presentatie van Maarten Poos.

Vooraf geïnventariseerde vragen / vragen die tijdens de presentatie aan bod zijn gekomen

- Wordt er al gemeten?
- Hoe komen normen voor trillingen tot stand? Kunnen ze worden aangepast?
- Zijn uitspraken van de rechterlijke macht van invloed op de norm (zoals uitspraak in Arnhem)?
- Is het recente onderzoek van het RIVM van invloed op de norm?
- Wat zijn de consequenties van trillingen?
- Wat zijn de hindercontouren die worden gehanteerd?
- Welke maatregelen zijn er om trillingen tegen te gaan?
- Hoe wordt omgegaan met doelmatigheid / de doelmatigheidsclausule?

- Wat is er nog onbekend over trillingen?
- Kan het zo zijn dat het plaatsen van een geluidscherm tot extra trillingen leidt?
- Wordt bij het bepalen van hinder de opstapeling van overlast door geluid / trilling meegenomen?
- Hoe wordt verband gelegd tussen rijden met treinen en schade aan gebouwen?
- Tot hoeveel meter van het spoor moet ProRail bewijzen? En na hoeveel meter de aanwonende?
- Trillingsonderzoek richt zich op fysieke ingrepen in het spoor. Meet ProRail de trillingen die ontstaan door de toename van het goederenverkeer?
- Pas bij > 30% trillingstoename worden maatregelen bekeken. Hoe komt men daarbij? Waar komt die 30% vandaan?

Aandachtspunten geïnventariseerd na de presentatie / aanvullende vragen

- Beleving: er is de afgelopen jaren al een flinke toename van het treinverkeer en de overlast. Het voelt onrechtvaardig de 30% nulmeting op 2013 te baseren.
- De situatie voor mensen buiten de zone "Sporen in Den Bosch" is kritisch, ook in verband met kleinere aantallen omwonenden.
- Wat is "diepergaand" onderzoek bij maatregelen (ten opzichte van het onderzoek dat wordt gedaan op de plekken in het traject waar geen maatregelen worden genomen)?
- Kunnen de meetlocaties worden gedeeld?
- Kunnen de voormetingen uit 2011 beschikbaar worden gesteld? En de eindmetingen?
- Mag de KBG inspraak bij de meetlocaties? Ook bij geluid?
- Het zou goed zijn ook over oudere metingen van geluid te beschikken, om de toename van overlast door de jaren heen te kunnen bepalen.