

Verslag Klankbordgroep Den Bosch, project PHS Meteren-Boxtel

Datum overleg:	5 februari 2015	
Deelnemers klankbordgroep	Diana van Lieshout Annemarie Bon Dhr. Grefkens Jan Verkuylen Sander de Kort Frans Spoor	Bart van de Ven
Afwezig met kennisgeving	R. Leenheers Peter Heerkens Martin Berens	
Toehoorder gem. Den Bosch	Johan Klaazen	
Deelnemers Prorail	Hans Loonstra Joost van Vliet	
Onafhankelijk voorzitter	Raymond Reesink	
Verslag	Raymond Reesink	

Op de agenda

- Beantwoording vragen nut en noodzaak
- Invulling / planning te bespreken onderwerpen

Vooraf

We maken kennis met (nieuw klankbordgroeplid) Frans Spoor, en de heer De Kort.

Afstemming tussen klankbordgroepen

Er wordt gevraagd hoe er op verschillende plaatsen langs het traject Meteren-Boxtel verschillend met de omgeving wordt omgegaan. In reactie daarop geeft Prorail aan:

- om praktische (reistijden) en inhoudelijke redenen (aandacht voor lokale omstandigheden) is voor verschillende klankbordgroepen gekozen;
- lokale 'dynamiek' / politiek kan van invloed zijn op wat er op verschillende plekken gebeurt;
- informatie-uitwisseling in de andere klankbordgroepen is openbaar (via de verslagen).

Te bespreken onderwerpen klankbordgroep / kennissessies

In de vorige klankbordgroep is een inventarisatie gemaakt van thema's die de klankbordgroep wil bespreken. Daarnaast is er – naar aanleiding van de vorige bijeenkomst - een lijst met vragen gestuurd naar Prorail.

- Prorail stelt voor om drie kennissessies te houden: over trillingen, geluid en externe veiligheid (daar horen ook steeds de maatregelen, zoals geluidschermen bij).
- De klankbordgroep gaat daarmee akkoord maar vraagt om daar een sessie over schaderegeling/compensatie aan toe te voegen.
- Waar nodig zullen nog meer sessies worden ingepland.

- We spreken af om bij de sessies over trillingen en geluid (aan de hand van kaarten) specifieke knelpunten / locaties te bespreken;
- Bruggen komen bij het thema geluid aan de orde, omdat het vooral gaat over de geluidsoverlast van bruggen.
- Er zijn in de eerste bijeenkomst nog andere gespreksthemata's aangedragen (zoals overwegen). Deze kunnen in de reguliere klankbordgroep aan de orde komen.
- Prorail benoemt ook de brug over het Drongelens kanaal als gespreksonderwerp, dan gaat het over inpassing, vormgeving en bijv. sociale veiligheid. Ook dit kan in de reguliere klankbordgroep aan de orde komen.

Deelnemers kennissessies

- De klankbordgroep doet in zijn geheel mee aan de kennissessies en nodigt daar zelf per thema mensen bij uit voor wie het thema relevant is. Geen grote open uitnodiging, 4 of 5 extra mensen per keer.
- De eerste kennissessie zal gaan over trillingen.

Nut en noodzaak

De presentatie van Prorail waarin wordt ingegaan op de vragen die over nut en noodzaak aan Prorail zijn gesteld komt als bijlage bij het definitieve verslag. [We hebben afgesproken dat in dit verslag de belangrijkste gestelde vragen en de bezwaren die door de klankbordgroep zijn geuit worden weergegeven. Er zijn bij Prorail nog mensen aan het werk voor de beantwoording van een aantal vragen uit de vragenlijst \(oa mail Diana van Lieshout 12/12/14 en Jan Verkuylen 7/1/15\). Veel van deze vragen zijn mondeling besproken in de kbg vergadering van vandaag en Prorail zal deze vragen nog beantwoorden of op de juiste plek neerleggen voor beantwoording. Zie kopie Acties voor de inhoud van de vragen.](#)

Volgende bijeenkomst(en): kennissessies

- De eerste kennissessie staat gepland op 10 of 12 maart (de datum is afhankelijk van beschikbaarheid expert van Prorail), op dezelfde locatie.
- Klankbordgroepleden kunnen vragen over [geluid-trillingen](#) indienen voor 23 februari
- De kennissessie daarna gaat over geluid, en staat gepland voor 7 of 8 april, vragen daarvoor indienen voor 23 maart.

Acties

- Klankbordgroep nodigt voor de kennissessie over trillingen 4-5 extra mensen uit
- Klankbordgroep stelt vragen over trillingen aan Prorail vóór 23 februari
- Prorail en Johan Klaazen zorgen in onderlinge afstemming voor een kaart van het gebied die we kunnen gebruiken voor de kennissessies.
- Prorail neemt de toevoeging van een kennissessie over schaderegeling/compensatie mee in de voorbereidingen.
- Prorail geeft tijdens de klankbordgroep geuite vragen en bezwaren met betrekking tot nut en noodzaak door aan de juiste mensen binnen Prorail / het ministerie van IenM.
- Prorail spant zich in om antwoord te geven op [hierboven de volgende vragen die zijn gesteld tijdens de kbg van vandaag en in de vragenlijst van 12/12/14. gestelde](#)

Met opmaak: Lijstaline, Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0 cm + Inspringen op: 0,63 cm

vragen (in aanvulling op de vragen die eerder via de mail zijn gestuurd), voorzover dat niet al tijdens de presentatie is gebeurd.

Met opmaak: Lijstaline, Inspringing: Links: 0,63 cm

Vragen tijdens de kbg 05/02/15:

Actualisering van prognoses / verandering door kostenstijgingen Vught

- Hoe worden reeds gemaakte afwegingen geëvalueerd en getoetst aan de huidige situatie die veranderd kan zijn?
- De onderliggende planstudies 2006-2010, kloppen die nog?
- Is de berekening bij de voorkeursbeslissing opnieuw gedaan na de stijging van de kosten door maatregelen in Vught?
- Aanpassing Brabantroute was toen te duur (EUR 550-600 mio), maar hoe zit dat nu (Meteren-Boxtel is nu duurder met EUR 703 mio)?
- Idem voor de routing Arnhem-Elst, deze leek in 2010 EUR 200-300 mio duurder dan Meteren-Boxtel. Door het duurder worden van Vught, lijkt ook deze variant weer een optie, niet alleen vanuit kosten oogpunt, maar ook vanuit aantal gehinderden, groter / langer gebruik van de BTW route en kortere afstand (Elst 50 km, Meteren-Boxtel 100 km).
- Zijn de (naar beneden) bijgestelde prognoses voor het goederenvervoer aanleiding voor heroverweging van de plannen? Op basis van deze prognoses is de provincie Brabant 'gedwongen' mee te werken aan de bocht van Meteren!.
- Prorail zou het interne memo/de besluitvorming achterhalen van de conclusie van TNO in maart 2014 die het hoge scenario minder plausibel acht. Het is een informatiedocument uit juni 2014.
- Laag scenario gaat over 10 extra treinen, is dat de investering Meteren-Boxtel waard?

Wetgeving

- Kunnen in de binnensteden (door gemeenten) veiligheidseisen worden gesteld aan goederenvervoer, zoals dat ook kan met het vervoer over de weg?
- Beleid rondom nachttreinen, is dat Europese wetgeving?
- Geluidsruimte Brabantroute is onvoldoende voor alle goederentreinen. Is die ruimte er op Meteren-Boxtel dan wel? Jpv de Brabantroute met 5 goederen paden krijgt DB nu diezelfde 5 goederenpaden.

Overige vragen

- Hoe worden de grenzen voor maatregelen /onderzoek bij geluid/trillingen bepaald? (Komt aan bod bij kennissessies)
- Hoe kunnen kosten/baten over 100 jaar berekend worden? Hoe zit die methodiek in elkaar?
- Hoe gaat het spoorboekje er 's nachts uitzien? Gaan er meer goederentreinen rijden als het overdag drukker wordt met reizigerstreinen?
- Wanneer ontstaat er ruimte op de Brabantroute voor goederenvervoer en is daarnaar gekeken, wat maximaal mogelijk is op de huidige Brabantroute?
- De indruk bestaat dat er de laatste tijd oudere/zwaardere locomotieven door Den Bosch rijden. Als er hogere eisen gesteld worden aan de treinen die over de Betuweroute rijden, betekent dit dat er 'slechter' materieel over Den Bosch komt rijden?

Geuite bezwaren / aanvullende afwegingen

Met opmaak: Onderstrepen

Met opmaak: Lettertype:
+Hoofdtypekst (Cambria), 12 pt,
Tekstkleur: Auto

Met opmaak: Lettertype:
+Hoofdtypekst (Cambria), 12 pt,
Tekstkleur: Auto

Met opmaak: Inspringing: Links:
0,63 cm

Met opmaak: Lettertype:
+Hoofdtypekst (Cambria), 12 pt,
Tekstkleur: Auto

Met opmaak: Lettertype:
+Hoofdtypekst (Cambria), 12 pt,
Tekstkleur: Auto

- Het belang dat gehecht wordt aan de kwaliteit van wonen is gegroeid. Het is een achterhaalde keuze om de infrastructuur uit te breiden om goederenvervoer door steden te laten lopen. Daarom is de bocht van Meteren een structurele fout ten nadele van alle Brabantse plaatsen langs de lijn Den Bosch- Eindhoven Deurne. (Falen van de stedenbouw en ruimtelijk beleid).
- Als een argument voor de keuze voor Meteren-Boxtel is om de Betuweroute meer benutten, waarom dan niet afwikkeling via Elst?
- Bij de route via Elst wordt veel minder door stedelijk gebied gereden en is het mogelijk aantal mensen dat geluidshinder ondervindt kleiner. De nieuwe opgave in de stedenbouw is het terugdringen van de milieuhinder.
- Het aandeel van het spoor in het goederenvervoer is heel klein, bovendien worden er goederen vervoerd (bulk) die zich goed lenen voor vervoer over water.
- Kan Prorail niet meer op prijs sturen om gebruik Betuweroute te bevorderen?
- Idem voor de minister, kan worden gestuurd op vervoer per water?

Met opmaak: Inspruing: Links: 0,63 cm, Met opsommingstekens + Niveau: 1 + Uitgelijnd op: 0 cm + Inspringen op: 0,63 cm