

Q&A Eindhoven Tongelre

Versie 2.0, 10 januari 2023

Algemeen

Q: Graag duidelijkheid over de eventuele verdere plannen die er nu nog niet zijn maar er hoogstwaarschijnlijk wel gaan komen als Eindhoven zijn station, treinvervoer en capaciteit wil gaan verhogen en dus uit moet gaan breiden.

A: In november wordt er een beslissing genomen of er een vervolgonderzoek (een zgn. MIRT*-verkenning) naar de uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit gestart wordt. Deze verkenning zal ongeveer twee jaar in beslag nemen, waarin stapsgewijs duidelijk zal worden welk plan de voorkeur heeft. Aan het eind van deze periode wordt besloten welk plan verder wordt uitgewerkt.

* MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT staan alle projecten en programma's waar het Rijk, al dan niet i.s.m. provincies, vervoerregio's, gemeenten en waterschappen aan werkt of gaat werken.

Q: De bodem over het gehele traject wat voor u in scope is, is zwaar verontreinigd. Dit lijkt mij een mooie kans voor de gemeente in samenwerking met het de provincie en het rijk om dit te saneren en een spoorbak aan te leggen. Graag had ik van u uitleg wat de plannen zijn hoe hiermee om te gaan en hoe dit is opgenomen in de toekomstvisie.

Op de website van gemeente Eindhoven vind ik: "*Ontrommel" de ondergrond bij bouwrijp maken door alles wat er niet van nature in thuis hoort, zoals puinresten, loze kabels en leidingen, afval, etc. te verwijderen.*" Ik mag dus verwachten dat dit serieus meegenomen wordt in de studie.

A: Het spoor is eigendom van ProRail. De verantwoordelijkheid voor het opruimen van eventuele bodemverontreiniging op, onder of direct naast het spoor (binnen de eigendomsgrenzen) ligt bij ProRail. Mochten er andere gronden nodig zijn om een aanpassing aan de spoorkruising in Tongelre te doen, dan zal de gemeente de gebruikelijke procedures volgen, met o.a. een onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging. Vervolgens zijn er wettelijke kaders die gevolgd moeten worden als er inderdaad bodemverontreiniging aanwezig is.

Q: Waarom moet er iets gebeuren aan het spoor in Eindhoven?

A: De aanleiding van het onderzoek zijn afspraken tussen Rijk en regio om de bereikbaarheid van de Eindhoven en de Brainportregio te verbeteren, ook in relatie tot de gebiedsontwikkeling rondom station Eindhoven Centraal. En de groei naar een stad van 300.000 inwoners. Deze groei zal voor extra verkeer zorgen en de gemeente Eindhoven wil dit zoveel mogelijk opvangen met beter en meer openbaar vervoer en meer fietsgebruik. Daarvoor dient de spoorcapaciteit uitgebreid te worden. Bij het onderzoek naar de internationale trein Eindhoven Düsseldorf is (weer) vastgesteld dat de spoorcapaciteit rond Eindhoven maximaal benut wordt.

Q: Waarom moet er een fly-over komen?

A: Om het ongestoord kruisen van treinen vanuit Maastricht - Weert en Venlo - Helmond mogelijk te maken is een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk. Dat hoeft niet per sé een fly-over te zijn. Hierdoor kunnen de treinen flexibel worden ingepland en kunnen er meer treinen rijden.

Q: Waarom moet een dergelijke fly-over in Tongelre komen en niet op een andere locatie?

A: De locatie Tongelre is de plek waar de treinen uit de richting Maastricht-Weert en Venlo-Helmond elkaar kruisen en daar ligt de oorzaak van de capaciteitsbeperking voor de toekomst. Daar zal dus ook een oplossing moeten worden gerealiseerd.

Q: Mocht dit plan doorgaan, hoe groot is dan de kans dat er in de toekomst weer iets gaat veranderen aan het spoor in Tongelre?

A: Op dit moment is er nog geen plan. In november wordt er een beslissing genomen of er een vervolgonderzoek naar de uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit gestart wordt. Mocht er uiteindelijk besloten worden dat er een ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd, dan zal de capaciteit

van het spoor op die plek voor langere tijd voldoende zijn. Hoe lang dit voldoende zal zijn is niet te voorspellen.

Q: Hoe concreet is dit plan?

A: Het rapport van Arcadis is onderdeel van de studie Toekomstvast Spoor Zuidoost Nederland. In dit studietraject wordt bekeken hoe de groei op het spoor opgevangen kan worden. Het is een van de rapporten op basis waarvan het ministerie van IenW, samen met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven onderzoekt wat de mogelijke logische vervolgstappen zijn. Dit doen we tijdens het bestuurlijk overleg tussen ministerie, provincie en gemeente dit najaar.

Q: Wie neemt uiteindelijk de beslissing?

A: Dat doen Rijk, provincie en gemeente samen in het bestuurlijk overleg over het MIRT in november.

Q: Waarom is er nu nog een kruising van sporen?

A: Tot nu toe is het aantal treinen nog dusdanig dat een gewone, gelijkvloerse kruising volstaat. Een ongelijkvloerse kruising is een grote, dure investering en zo'n investering wordt pas gedaan als het echt nodig is.

Q: Waarom is er nu alleen nog een fly-over onderzocht? Is dit niet heel eenzijdig?

A: Dit is een allereerste onderzoek geweest. Hier hebben we alleen gekeken of er überhaupt een ongelijkvloerse oplossing mogelijk is. In de volgende fase, de verkenning, gaan we ook alternatieve oplossingen onderzoeken.

Q: Als je de meest voor de hand liggende (en goedkope) variant becijfert om budget toe te wijzen, dan zal dat nooit voldoende zijn om een variant te realiseren om de wijk leefbaar te maken, want dat brengt kosten met zich mee. Hoe zit dit? Is het dan toch al niet een uitgemaakte zaak?

A: In dit allereerste onderzoek is bekeken of een ongelijkvloerse kruising überhaupt realiseerbaar is en hoeveel dat ruwweg zou moeten kosten. Niet om middelen toe te wijzen, want dat is nog niet aan de orde, maar om een eerste inschatting te maken. Bij elke investering in uitbreiding van het spoor is ProRail wettelijk verplicht in kaart te brengen wat de effecten op de omgeving zijn. Dat gebeurt in een MIRT-verkenning, die, als daartoe in november wordt besloten, waarschijnlijk komend jaar start, waarbij voor de dan te verkennen mogelijke oplossingen ook op het detailniveau van zo'n verkenning onderzoek wordt gedaan naar effecten op leefbaarheidsaspecten als geluid, trillingen, inpassing en bereikbaarheid. Dat is behalve verplicht ook nodig ten behoeve van de kostenraming van de verschillende oplossingen: de maatregelkosten horen daar ook bij. Als duidelijk is wat de gekozen oplossing gaat zijn, worden in een volgende fase die effecten nauwkeurig in kaart gebracht in onderzoeken die bijlage worden bij de zogenaamde 'Tracéwetprocedure' (vergelijkbaar met de bestemmingsplanprocedure bij de gemeente) en ook dan onderdeel zijn van de kostenraming van dit project.

Q: In het verleden is er al eens onderzoek gedaan naar een tunnel dit was toen veel te duur. Klopt dit?

A: Een tunnel is naar alle waarschijnlijkheid duurder dan een fly-over. In de volgende fase, de verkenning, mits daartoe besloten wordt, gaan we ook alternatieve oplossingen onderzoeken.

Q: Omdat er ook gesproken wordt over een fly-over en kruisingen waar trein en verkeer over/onder elkaar gaan lopen geeft een visualisatie in 3D een veel beter beeld. Is dit al beschikbaar?

A: Op dit moment zijn er geen visualisaties beschikbaar. We zitten nog erg vroeg in het traject. Zodra er concrete oplossingsrichtingen worden afgewogen (dat is na de verkenning, in de zgn. planuitwerkingsfase) dan zullen hier ook visualisaties van worden gemaakt.

Q: Arcadis heeft een rapport opgesteld en dat is ook naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit rapport is gepubliceerd op rijksoverheid.nl maar de bijlagen ontbreken. Kunnen deze bijlagen nog aangeleverd worden?

A: Het rapport en de bijlagen zijn te vinden op de website van ProRail ProRail.nl/eindhoven-tongelre. Bijlage 3 is niet openbaar en daarom niet toegevoegd.

Q: Er zou een projectontwikkelaar plannen hebben voor het gebied rondom de Hofstraat 145a. Gaan deze plannen nog door?

A: Ja, er is inmiddels een overleg geweest met de projectontwikkelaar. Het perceel dat hij heeft aangekocht grenst aan dat van ProRail maar ligt ver genoeg van het spoor af. De projectontwikkelaar moet nu een plan indienen en is in gesprek met de gemeente.

Q: Het project District E (toren op stationsplein) neemt spoor-ruimte weg in een gebied waar je die ruimte juist hard nodig hebt? Hoe wordt dit afgestemd?

A: ProRail, NS en gemeente Eindhoven stemmen ruimtegebruik samen af zodat het past binnen de wettelijke kaders voor bouwen in de nabijheid van het spoor. De gemeente behartigt hierbij de belangen van de inwoners.

Q: Veiligheid betreffende Fly-over of tunnels: Houden jullie rekening met ruimte voor calamiteitenroutes?

A: Daar wordt inderdaad rekening mee gehouden. In de nadere uitwerking van alternatieven in de verkenning en vervolgens de planuitwerking, zal ook de inpasbaarheid van calamiteitenroutes worden beschouwd.

Q: Hoe kan het dat de plannen zijn 'uitgelekt'?

A: De plannen zijn niet 'uitgelekt'. Het is openbare informatie. Het rapport is wel te gedetailleerd voor de fase waarin we nu zitten en had niet zonder toelichting naar buiten moeten komen. Dit hebben we niet goed gedaan.

Q: Kan de gemeente een advies geven aan bewoners en ondernemers t.a.v. verduurzaming van panden op korte termijn?

A: De vraag is gesteld in hoeverre bewoners nog kunnen investeren en/of verduurzamen in hun woningen. Gemeente Eindhoven zou hier op terug komen, in overleg met ProRail. Een paar zaken in deze beantwoording zijn van belang. Allereerst heeft u kennis kunnen nemen van de uitkomst van het recente BO MIRT. Daarin is geconcludeerd dat er een vervolgonderzoek start naar de spoorse opgaven rondom Eindhoven, inclusief de vrije kruising bij Tongelre. Er is echter nog geen financiële dekking voor die opgave. Concreet betekent dit dat het niet waarschijnlijk is dat er voor 2030 sprake zal zijn van concrete aanpassingen aan het spoor nabij Tongelre. Die aanpassingen kunnen, afhankelijk van de nog onbekende oplossingsrichting, raken aan een beperkt aantal bestaande woningen en vastgoed. Omdat nog niet bekend is of deze situatie zich voor zal doen of welke woningen c.q. vastgoed hierdoor geraakt zouden worden, leidt dit tot onzekerheid, ook over al dan niet te maken investeringen.

Investeringen die afgeschreven worden binnen de nu voorziene periode waarin er geen ontwikkeling plaats zal vinden, kunnen gewoon plaatsvinden. Zeker in het geval van verduurzamingsmaatregelen is de terugverdientijd momenteel korter dan eerder het geval was. Sommige investeringen, zoals zonnepanelen, kunnen tevens verplaatst dan wel verhuisd worden. Voor investeringen die later gedaan worden of een langere afschrijftijd kennen geldt dat deze mee worden genomen in een taxatie die plaats zal vinden in het geval er sprake van zou zijn dat een woning of vastgoedobject moet wijken voor de spoorse inpassing. Deze waardebeoordeling wordt uitgevoerd om tot een financiële overeenkomst te komen tussen ProRail en bewoners/eigenaar. Investeringen die in de komende periode gedaan worden zullen, kort gesteld, overgenomen worden in een eventuele financiële compensatie. Bovenal echter moet opgemerkt worden dat het nog zeer onzeker op welke wijze er spoorse aanpassingen zullen plaatsvinden nabij Tongelre. Ons inziens is er om bovengenoemde redenen geen reden terughoudend te zijn met verduurzaming en/of investeringen in woningverbetering.

(vraag beantwoord in versie 2 van de Q&A)

Q: Komt er een notulen van de bewonersavond op 28 september?

A: Nee er komt geen notulen. Wel andere vormen van informatie zoals de presentaties die tijdens de bewonersavond gegeven zijn en deze Q&A.

Q: Het vorige gemeentebestuur zou al hebben besloten dat het project door zou gaan. Er zouden ook stukken zijn ondertekend? Klopt dit?

A: Over een eventuele aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Tongelre zijn tot nu toe geen besluiten genomen en zijn ook geen stukken ondertekend.

Q: Wat zijn m.b.t de studie de verschillende rollen van het ministerie van IenW, ProRail en de gemeente Eindhoven?

A: Het ministerie van IenW is opdrachtgever richting ProRail, ProRail is opdrachtgever richting het ingenieursbureau, in dit geval Arcadis. IenW, ProRail, provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven werken nauw samen om de OV-bereikbaarheid van Eindhoven en de Brainportregio te verbeteren.

Planning / tijdlijn

Q: Wat is de planning/tijdlijn? Van het hele project maar ook m.b.t. uitkoop woningen?

A: Het onderzoek is nog in een vroege fase. Indien het project wordt gestart zal de doorlooptijd van een project als dit zeker 10 tot 15 jaar zijn. Uit de vervolgonderzoeken moet blijken of er al dan niet delen die nu in particulier bezit zijn, nodig zijn voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising. Uitkoop van woningen is op dit moment zeker niet aan de orde omdat er nog geen zicht is op een definitieve oplossingsrichting.

Q: In welke fase van dit hele plan zitten we nu? Wanneer kunnen de bewoners van de aanliggende straten iets verwachten van wat er gaat gebeuren?

A: Het onderzoek dat door Arcadis is uitgevoerd betreft een allereerste onderzoek of een ongelijkvloerse kruising überhaupt realiseerbaar is en hoeveel dat ruwweg zou moeten kosten. In november wordt er een beslissing genomen of er een vervolgonderzoek (een zgn. MIRT*-verkenning) naar de uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit gestart wordt. Deze verkenning zal ongeveer twee jaar in beslag nemen, waarin stapsgewijs duidelijk zal worden welk plan de voorkeur heeft. Aan het eind van deze periode wordt besloten welk plan verder wordt uitgewerkt.

Q: In november vindt er een bestuurlijk overleg MIRT plaats. In dit overleg wordt besloten of er verder gestudeerd mag worden aan het plan in Tongelre. Wie zitten er in dat overleg?

A: Dit is een overleg tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken, provincies en gemeenten. Dit overleg wordt per landsdeel uitgevoerd en dat betekent in het geval van het landsdeel Zuid dat de Provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg aan tafel zitten en vanwege de grote opgaven ook de gemeente Eindhoven.

Q: Volgens informatie van de Provincie Noord-Brabant is alles klaar in 2030. Dit is strijdig met presentatie die het ministerie van IenW op 28 september heeft gegeven. Hoe kan dat?

A: Dit betreft een rapport van de Provincie Noord-Brabant dat al een jaar of 5 à 6 oud is en gemaakt is met de inzichten van toen. Dit rapport is niet meer actueel. Voortschrijdend inzicht leidt tot de planning zoals inderdaad tijdens de bewonersavond van 28 september 2022 is gepresenteerd. Indien het project in november wordt gestart met een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) zal het nog zeker 10 tot 15 jaar duren voordat een eventuele ongelijkvloerse kruising is gerealiseerd.

Q: In document van de provincie uit 2015 (zoals tijdens de avond besproken) wordt al een bedrag genoemd voor ontvlechting van de kruising van 100 mio. Zo lang wordt er al over dit issue gesproken. Waarom wordt de omgeving nu pas geïnformeerd?

A: Een ongelijkvloerse kruising is al langer in beeld als mogelijke maatregel om de vervoerstromen bij de kruising Tongelre te ontvlechten. Echter tot nu toe is een maatregel als deze niet nodig geweest. Met de verstedelijkingsopgave en andere ontwikkelingen in de Brainport regio groeit het verkeer in de regio, ook op het spoor, en komt zo'n maatregel nu concreter in beeld.

Q: Als de startbeslissing in november wordt genomen, hoe kan er dan daarna nog naar de optie van een tunnelbak gekeken worden?

A: De startbeslissing in november gaat over de stap naar een verkenning.. In deze verkenning worden verschillende alternatieven onderzocht en afgewogen. Dat kan een fly-over zijn, of een tunnel of dive-under, of een andere route.

Q: Hoe groot is de kans dat in november wordt besloten door te gaan met dit project? En kunnen we als omwonenden daar invloed op uitoefenen?

A: De kans is niet te voorspellen in dit geval, het kwartje kan beide kanten op vallen. De uitkomsten

van het bestuurlijk overleg worden kort daarna besproken in de Tweede Kamer. Via die weg kunt u dan nog invloed uitoefenen op het besluit.

Alternatieven

Q: U moet bij zulke radicale aanpassingen aan het spoor ook nadenken over alternatieven. Welke alternatieven worden er serieus overwogen?

Er zou ooit een plan van tafel zijn geveegd om van Eindhoven Centraal een kopstation te maken en een spoor langs het oosten van Eindhoven te leggen. Dit zodat al het goederenvervoer (inclusief "giftreinen") niet door de bebouwde kom zouden rijden.

Verder was er een plan van tafel geveegd om het spoor in een bak te verdiepen. Mooie kans om dit ook mee te nemen in de planuitwerking. Bijkomend voordeel is dat het viaduct dan minder hoog hoeft te zijn.

A: Het besluit in het bestuurlijk overleg in november zal gaan over het al dan niet starten van een verkenning. In de verkenning worden verschillende alternatieven onderzocht en afgewogen. Dat kan een fly-over zijn, of een tunnel of dive-under, of een andere route.

Q: Het gebied dat tussen de sporen ligt; de Hofstraat en de Kalverstraat tot aan de Tongelresestraat is een perfecte locatie om een tweede treinstation te bouwen. Met elektrisch vervoer van en naar het station, waardoor de binnenstad van Eindhoven autoloos kan worden. Is dit een optie?

A: Er zijn geen plannen voor een extra station in Eindhoven. In de verkenning wordt de mogelijkheid geboden om met ideeën te komen.

Q: Kan er een station komen in Tongelre?

A: zie hierboven.

Q: Hoe wordt de afweging tussen de verschillende alternatieven precies gemaakt en hoe wegen daarin de belangen van de bewoners versus de belangen van de overheid. Bijvoorbeeld als een oplossing die voor bewoners beter is, maar 100 miljoen meer kost. Hoe zwaar weegt dan het belang van de bewoners. Is dit 10% of 50%. Hoe zit dit?

A: Als in november in het bestuurlijk overleg wordt besloten om een MIRT-verkenning te starten, dan volgt deze een vastgelegde procedure op basis van de MIRT-spelregels (zie bijlage). In deze spelregels is de verplichting opgenomen effecten op de omgeving te onderzoeken, maatregelen in kaart te brengen en af te wegen. Deze rapportages zijn openbaar en voor iedereen na te lezen. Het is niet mogelijk om aan te geven hoe zwaar de verschillende belangen wegen ten opzichte van elkaar.

Q: Waarom wordt er vastgehouden aan de locatie van de fly-over? Worden er ook nog andere locaties onderzocht?

A: zie vraag hierboven, onder algemeen.

De locatie Tongelre is de plek waar de treinen uit de richting Maastricht-Weert en Venlo-Helmond elkaar kruisen en daar ligt de oorzaak van de capaciteitsbeperking voor de toekomst. Daar zal dus ook een oplossing moeten worden gerealiseerd.

Q: Kan het spoor niet ergens anders gelegd worden? In 2022 zou de piek zijn in spoorvervoer en nu horen we weer dat de piek in het goederenvervoer nog moet komen. Zo schuift het steeds op en wij blijven als wijkbewoners met de onzekerheid en overlast zitten.

A: Alternatieven moeten nog onderzocht worden, maar nieuwe spoorlijnen zijn heel duur. De piek in het goederenvervoer schuift inderdaad op omdat de bouw van het derde spoor van de Betuweroute in Duitsland vertraagd is. Deze piek is echter tijdelijk. Zodra de Betuweroute in Duitsland klaar is de piek in het goederenvervoer voorbij.

Q: Waarom kunnen er geen langere treinen worden ingezet om het probleem op te lossen?

A: Langere treinen lossen het probleem maar deels op. Bovendien is het juist de bedoeling om met meer personentreinen per uur de reizigers meer directe verbindingen en minder reistijd (door kortere overstaptijden) te bieden.

Q: Waarom niet de treinen bij het station of op het emplacement al laten kruisen, dan hoeft dat niet meer verderop in Tongelre te regelen?

A: Dit heeft te maken met de logistiek op het station en het overstappen van trein op trein. Als we reizigers een snelle overstap willen bieden zullen verschillende treinen naast elkaar aan hetzelfde perron moeten stoppen. Bovendien als de treinen elkaar niet in Tongelre (ten oosten van het station) kruisen, dan zullen ze dat aan de westzijde van het station moeten doen, met dezelfde problematiek. Uiteraard zijn ideeën en oplossingsrichtingen welkom.

Q: Waarom zou je het overstappen niet wat 'lastiger' kunnen maken en daarmee het probleem in Tongelre voorkomen? Lopen is heel goed voor je gezondheid en kost enkel wat extra tijd, die je doordat je meer loopt als levenskwaliteit op hogere leeftijd waarschijnlijk "cadeau" krijgt hiervoor. Een enorme betonnen kolos die nog meer treinen moet gaan laten passeren in Tongelre, die veel herrie en trillingen produceren, zorgt dat bij ons als bewoners gezondheid en financiële schade ontstaat. Waarom weegt het punt van de reiziger zwaarder dan het punt van de bewoners?

A: Als we mensen meer met de trein willen laten reizen i.p.v. met de auto, dan is een snelle en comfortabele overstap een belangrijk element. Als we overstappen lastiger maken zullen minder mensen de trein gebruiken en zal het autoverkeer toenemen, met alle gevolgen van dien. In de afweging van alternatieven worden de belangen van de reizigers en van de bewoners meegenomen.

Q: Heel de wijk Tongelre is tegen de groei van het spoorverkeer. Er mag niet nóg meer verkeer over het spoor. Dus er moet worden doorgespaard om het spoor om Tongelre heen te leggen.

A: Het Rijk, de Provincie en de gemeente Eindhoven kiezen ervoor om bij de groei van het verkeer in het algemeen de mensen vooral met het openbaar vervoer (trein en bus) en met de fiets te laten reizen i.p.v. met de auto. Dat is beter voor het milieu. Uiteraard hoort daar de verplichting bij om overlast voor die omgeving zoveel mogelijk te beperken. Het spoor om Tongelre heen leggen zou betekenen dat we het spoor om Eindhoven heen moeten leggen. Dat is niet zinvol. De meeste treinreizigers reizen via een station in de stad en niet daarbuiten. Voor goederenvervoer zou het spoor in veel gevallen om de steden heen gelegd kunnen worden, maar dat is onbetaalbaar en heeft weer grote invloed op de omgeving buiten die steden.

Q: Waarom kan het plan niet aan de westkant worden uitgevoerd?

A: Aan de westkant zouden we op dezelfde problematiek stuiten. En als de treinen elkaar aan de westkant van het station zouden kruisen dan zouden we reizigers geen snelle overstap meer kunnen bieden. Reizigers moeten dan veel vaker van het ene perron naar het andere perron lopen. Zoals eerder vermeld zou dat gepaard gaan met een verlies aan reizigers.

Q: Kan er niet een dive-under (tunnelbak) gemaakt worden voor goederentreinen? Dan kunnen de reizigerstreinen gewoon boven de grond blijven rijden.

A: Het zijn niet alleen goederentreinen die andere treinen moeten kruisen. Zeker naar de toekomst toe zijn het met name personentreinen die elkaar moeten kruisen. Een ongelijkvloerse kruising is nodig voor zowel goederen- als personentreinen.

Q: Kan die grote som met geld van het Rijk gebruikt worden om überhaupt leefbaarheid in Tongelre te vergroten? Die noodzaak is er zonder fly-over door toenemend aantal treinen even hard.

A: Bij elke investering in uitbreiding van het spoor is ProRail wettelijk verplicht in kaart te brengen wat de effecten op de omgeving zijn. Dat gebeurt in een MIRT-verkenning, die, als daartoe in november wordt besloten, waarschijnlijk komend jaar start, met daarbij ook onderzoek naar de effecten op leefbaarheid van de verschillende te onderzoeken oplossingen. Als duidelijk is wat de oplossing gaat zijn, worden in een volgende fase die effecten nauwkeurig in kaart gebracht en ook de benodigde maatregelen uitgewerkt. Uitgangspunt is dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan, maar bij de beoordeling van maatregelen om geluid, trillingen en risico's vervoer gevaarlijke stoffen te verminderen wordt ook afgewogen hoe effectief maatregelen zijn en wat ze kosten. De benodigde maatregelen zijn onderwerp van gesprek in de participatie met omwonenden.

Q: Tijdens de informatiebijeenkomst is het idee geopperd om helemaal geen kruising / viaduct aan de Tongelre zijde van het station aan te leggen. Idee is de 4 sporen die aan de oost kant van het station binnen komen, parallel aan elkaar te laten lopen tot voor de perrons, en deze 4 sporen elk weer te laten splitsen in 2 sporen. Zodat er dus 8 sporen liggen, met 4 perrons. Aan de west zijde komen deze

sporen weer tezamen tot 4 parallelle sporen en lopen zo door tot ter hoogte van de Herdgang (of zelfs iets noordelijker) waar daar dan een ongelijkvloerse kruising aangelegd kan worden. Er is daar ruimte op het talud tot aan het Goederen Distributie Centrum Acht. Laat de treinen dus ruim voordat ze station Eindhoven binnen komen vanuit de richting Best kiezen of ze richting Weert moeten (daarvoor is er 1 spoor heen en 1 spoor terug beschikbaar) aan de zuid zijde. Of richting Helmond / Venlo (daarvoor is er 1 spoor heen en 1 spoor terug beschikbaar) aan de noord zijde. Graag dit idee meenemen in de volgende fase.

A: Het plan gaat uit van het huidige spooreplacement, de huidige lay-out van het station, de bijbehorende logistiek op het station en het overstappen van de ene trein op de andere trein op hetzelfde perron. Uiteraard zijn ideeën en oplossingsrichtingen welkom.

Q: Een ander idee dat rigoureuzere aanpassingen vergt aan het station zou kunnen zijn om het hele station op te delen in twee niveaus, waarbij de 4 sporen uit bovenstaand idee vanuit Weert op niveau 1 liggen en de 4 sporen vanuit Helmond / Venlo op niveau 2.

Het station dus maar 4 sporen breed (eventueel met nog 2 rangeersporen erlangs) maar wel met 2 niveaus. Op het huidige rangeerterrein zou het niveauverschil gecreëerd kunnen worden, en aan de westzijde zou dan via een ongelijkvloerse kruising de sporen weer samengevoegd kunnen worden. Graag dit idee meenemen in de volgende fase.

A: Het plan gaat uit van het huidige spooreplacement, de huidige lay-out van het station, de bijbehorende logistiek op het station en het overstappen van de ene trein op de andere trein op hetzelfde perron. Uiteraard zijn ideeën en oplossingsrichtingen welkom.

Gebruik spoor

Q: Hoe wordt het spoor bereden? Zowel traject Eindhoven > Weert als het Traject Eindhoven > Helmond. Hoeveel goederen- en reizigerstreinen rijden er per uur over een route?

A: In huidige dienstregeling rijden er minder treinen. In een volledige dienstregeling rijden er richting Venlo 2 intercity's en 2 sprinters per uur per richting. Richting Weert rijden er dan 4intercity's en 2 sprinters per uur per richting. Het aantal goederentreinen bedraagt ca. 60 per dag (gemiddelde werkdag 2021, beide richtingen samen) richting Venlo. Richting Weert is dat ca. 10 treinen per dag (beide richtingen samen).

Q: Duidelijk en overzichtelijk visueel in grafiek + tabel aangeven wat de huidige spoorbelasting is en de prognose naar de toekomst toe. Waarin onderscheid gemaakt wordt tussen de verdeling vracht- en personentreinen en hoeveel van de vrachtreinen chemische/giftige stoffen vervoeren.

In deze grafiek aub ook aangeven waar het wettelijk toegestane limiet zit en wat u gaat doen om deze niet te overschrijden.

A: In huidige dienstregeling rijden er minder treinen. In een volledige dienstregeling rijden er richting Venlo 2 intercity's en 2 sprinters per uur per richting. Richting Weert rijden er dan 4intercity's en 2 sprinters per uur per richting. Het aantal goederentreinen bedraagt ca. 60 per dag (gemiddelde werkdag 2021, beide richtingen samen) richting Venlo. Richting Weert is dat ca. 10 treinen per dag (beide richtingen samen).

De wettelijke limieten zijn niet beschreven in aantallen treinen, maar zijn bijvoorbeeld voor vervoer gevaarlijk stoffen vastgelegd in risicoafstanden, en niet in aantallen tankauto's, ketelwagens of schepen per stofcategorie. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de uitvoering van deze wetten en regels.

Q: Hoe verhoudt zich deze studie tot de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor?

A: De noodzaak voor de studie naar de aanpassingen op het spoor in Eindhoven/Tongelre heeft te maken van de te verwachten groei van het aantal reizigers.

Nu is er tijdelijk een toename van het goederenvervoer op de Brabantroute (Dordrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo) omdat er werkzaamheden zijn aan de Duitse zijde van de Betuweroute. Na afloop van deze werkzaamheden, op zijn vroegst in 2026, gaat het goederenvervoer naar verwachting weer terug naar ca 60 per dag (gemiddelde werkdag 2021, beide richtingen samen) richting Venlo. Meer

informatie over de werkzaamheden in Duitsland zijn te vinden via:

<https://www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuweroute-zevenaar-oberhausen>

Q: Er wordt steeds gesproken over één spoor (naar het zuiden) maar hoe zit het met het 2^e spoor in Tongelre (naar het oosten)?

A: Zowel op het spoor richting Helmond/Venlo als richting Weert/Maastricht wordt het drukker qua personenvervoer.

Q: Kunnen goederentreinen worden afgeschaft?

A: Als goederen niet meer via het spoor kunnen worden vervoerd, dan moet dat op een andere manier, via de binnenvaart of via de weg. De binnenvaart is slechts voor een beperkt aantal bestemmingen een goede oplossing. Veel goederen zouden dan via de weg worden vervoerd, waardoor het nog drukker wordt op de wegen. Bovendien is goederenvervoer via het spoor de meest milieuvriendelijke manier. Daarnaast heeft ProRail de wettelijke plicht om de aanvragen van goederenvervoerders in behandeling te nemen.

Q: We hebben heel veel last van de goederentreinen. Zouden wij als bewoners sterker staan als we samenspannen (in het kader van gevaarlijke stoffen) met meerdere steden/omwonenden op de Brabantroute of in Nederland?

A: De gemeente Eindhoven maakt zich al jaren hard voor alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad, mede namens de steden aan de Brabantroute (Helmond, Tilburg, Breda en Dordrecht trekken daar samen in op), maar het is een ingewikkeld vraagstuk en daardoor een langdurig traject wat niet voor iedereen tot tevredenheid zal stemmen.

Q: Er wordt nu al aangegeven dat het spoor 'vol' zit. Hoe gaat dat dan in de periode 2024-2026?

A: Op dit moment zijn er een bepaald aantal "paden" ofwel tijdslots per uur beschikbaar voor goederentreinen. Die worden nu niet volledig benut. De beschikbare paden voor goederentreinen op de Brabantroute, dus ook door Eindhoven, zullen tijdens de werkzaamheden aan de Betuweroute in Duitsland meer gevuld worden. Zodra meer details bekend zijn voor de periode 2024 – 2026 zullen het Ministerie van IenW en ProRail in samenwerking met regionale overheden hun omwonenden hierover informeren.

Q: Het gaat al jaren over de hoeveelheid personen- en goederenvervoer door Eindhoven en door Tongelre. Aanwezigen geven pleidooi voor totale ontlasting van het spoor door de stad. Gemeente Eindhoven moet zich sterk maken voor een spoor om de stad heen.

A: De gemeente Eindhoven maakt zich al jaren hard voor alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad, mede namens de steden aan de Brabantroute (Helmond, Tilburg, Breda en Dordrecht trekken daar samen in op), maar het is een ingewikkeld vraagstuk en daardoor een langdurig traject.

Q: Omwonende geeft aan dat er een wettelijk plafond is voor gevaarlijke stoffen en dat ProRail daar al jaren overheen zit. Kan ProRail dit bevestigen?

A: Over het spoor worden jaarlijks miljoenen tonnen goederen vervoerd. Daar zitten ook gevaarlijke stoffen bij. Vervoer van die stoffen over spoor is erg veilig, maar kent uiteraard altijd een risico. Er geldt verschillende nationale en internationale wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zorgt ervoor dat de kans op een ongeval en het vrijkomen van deze stoffen zo klein mogelijk is. Meer informatie over Basisnet kunt u vinden op

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/>

De risicoplafonds zijn vastgelegd in risicoafstanden, en niet in aantallen tankauto's, ketelwagens of schepen per stofcategorie. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de uitvoering van deze wetten en regels.

Impact omwonenden / leefbaarheid / planschade en uitkoop:

Q: Welke maatregelen worden overwogen om hinder van omwonenden te beperken (geluid, privacy (inkijk) & trillingen)?

A: Op dit moment is het nog te vroeg om hier iets over te zeggen. Het onderzoek is nog in een zeer vroege fase. Het kan ook zo zijn dat in een volgende fase andere oplossingen in beeld komen. Bij elke investering in uitbreiding van het spoor is ProRail wettelijk verplicht in kaart te brengen wat de effecten op de omgeving zijn. Dat gebeurt in een MIRT-verkenning, die, als daartoe in november wordt besloten, waarschijnlijk komend jaar start, vrij globaal. Als duidelijk is wat de uitbreiding gaat zijn, worden in een volgende fase die effecten en mogelijke maatregelen nauwkeurig in kaart gebracht. Uitgangspunt is dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan, maar bij de beoordeling van maatregelen om geluid, trillingen en risico's vervoer gevaarlijke stoffen te verminderen wordt ook afgewogen hoe effectief maatregelen zijn en wat ze kosten. Daarbij zullen ook, zo veel als mogelijk, de zorgen van bewoners meegenomen worden.

Q: Kan al die drama en ellende de bewoners niet bespaard blijven met een goede uitkoopregeling?

A: Op dit moment is een uitkoopregeling niet aan de orde. Het onderzoek is nog in een zeer vroege fase. Het kan ook zo zijn dat in een volgende fase andere oplossingen in beeld komen.

Q: In de plannen is te lezen dat een 10-tal huizen afgebroken zullen moeten worden indien tot uitvoering van de plannen overgegaan wordt. Kunt u concreet aangeven welke 10 huizen dit dan betreft?

A: Op dit moment is het nog te vroeg om hier precieze lijnen uit te tekenen. Het onderzoek is nog in een zeer vroege fase. Het kan ook zo zijn dat in een volgende fase andere oplossingen in beeld komen, waardoor geen particuliere eigendommen geraakt worden.

Q: Hoe zeker is het dat de genoemde tien huizen weg moeten?

A: Dit is nog niet zeker. Op dit moment is het onderzoek nog in een zeer vroege fase. Het kan ook zo zijn dat in een volgende fase andere oplossingen in beeld komen, waardoor geen particuliere eigendommen geraakt worden.

Q: Vanaf het moment dat we in de krant hebben kunnen lezen dat er in onze buurt gebouwd gaat worden aan het spoor, met verstrekkende gevolgen voor onze buurt, ondervinden we hier schade van. Naast de onzekerheid die dit voor ons met zich meebrengt heeft het ook direct invloed op de waarde van onze huizen, sterker nog, enkele huizen zijn op dit moment hierdoor zelfs onverkoopbaar geworden. Denken partijen na over een tegemoetkoming in deze schade?

A: Na de keuze van een Voorkeursoplossing, zal deze verder worden uitgewerkt en zal daarvoor de planologische procedure doorlopen worden. Na een definitief planologisch besluit is het mogelijk om te kijken of u in aanmerking komt voor gebruik maken van een planschade-/nadeelregeling.

Q: Hoe kun je als bewoners je huis nog verkopen? Zeker als we straks een hele lange tijd in een bouwfase zitten.

A: Op dit moment is nog niet zeker welk plan wordt gerealiseerd. Dat is waarschijnlijk over twee tot drie jaar bekend. Maar we gaan samen optrekken in dit traject wat hier het beste plan zou kunnen worden (bij de aanname dat na november de MIRT Verkenning start).

Q: Wat is de rechtspositie van bewoners en eigenaren van panden die geraakt worden? Hebben we wel of geen keuze?

A: In de Verkenning en Planuitwerking kunt u inbreng hebben in het participatietraject om de plannen beter te maken, ook voor uw eigen belang. IenW/ProRail werken te allen tijde aan oplossingen / plannen die voldoen aan alle wettelijke normen. Vervolgens kan elke individu / eigenaar daarna bij de formele procedures bezwaar maken en daarna eventueel naar een rechter. Bij de te doorlopen planologische procedure kan dat t.z.t. bij de Raad van State. Bij grondverwerving/onteigening kan dat bij de rechter. Vanzelfsprekend is uitgangspunt bij IenW/ProRail om samen met alle belanghebbenden een plan te maken met zoveel mogelijk draagvlak. En zal de mate van draagvlak ook een één van de aspecten zijn bij de besluitvorming over een oplossingsrichting en later een voorkeursvariant

Q: Voor trillingen is er geen norm. Het is écht ernstig aan het worden. Huizen scheuren. ProRail móet iets gaan doen!

A: We maken onderscheid tussen schade en hinder van trillingen. Bij vermeende schade door trillingen van het treinverkeer / het spoor kunt u via het schadeformulier van ProRail de schade melden. Omdat we hier het zogenaamde TNO -beoordelingsprotocol volgen, moet een uitgebreide vragenlijst worden ingevuld en ook de schadeclaim moet goed zijn onderbouwd; 1) ProRail neemt de claim in behandeling; 2) Als wij denken dat de schade inderdaad ontstaan kan zijn door trillingen van passerende treinen, dan laten we ter plaatse de situatie onderzoeken door een onafhankelijk bureau. Zo nodig zetten we een schade-expert in. Alle bevindingen worden vastgelegd in een rapport. ProRail neemt een beslissing over de claim. Als u het niet met de beslissing eens bent, kunt u zelf ook deskundigen inschakelen.

@Uit de brochure <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/wonen/documenten/brochure-trillingen.pdf>

Q: Scheurvorming; boodschap in verleden was: er kan geen nulmeting worden gedaan want er is geen normering. Andere insteek: Waarom geen nulmeting nu, dan kan straks de schade gemeten worden als er wel een normering beschikbaar is.

A: Bij vermeende schade door trillingen door treinen / het spoor kunt u via het schadeformulier van ProRail de schade melden. Een onderzoek naar trillingen (inclusief metingen) zal onderdeel zijn van de MIRT-Verkenning en/of latere planuitwerking. Dat onderzoek moet inzicht geven of er bij een oplossingsrichting en later voorkeursvariant trillingsniveaus kunnen komen die kunnen leiden tot schade en of er een toename kan komen van hinder, inclusief de afweging of daar doelmatige maatregelen bij te nemen zijn. Zie ook het voorgaande antwoord, waarin beschreven staat wat ProRail doet nadat u een schadeformulier heeft ingediend.

Q: Wil de gemeente een stap zetten in de nulmeting?

A: Wij vinden dit een goed voorstel. Afspraken over nulmetingen kunnen worden gemaakt in het participatieproces van de MIRT-Verkenning. Waarbij alle te onderzoeken oplossingsrichtingen ook beoordeeld zullen worden op het aspect trillingen op een detailniveau passend bij deze nog globale planfase.

Q: Waar kunnen we terecht voor schadevergoeding, in welke fase, en op welke manier?

A: Planschade en Nadeelcompensatie, ná uitspraak Raad van State. Op de site vindt u ook aanvullende informatie m.b.t. planschade en bij contact kunt u een schadeformulier invullen.

Q: Hoe ziet een dergelijke uitkoopprocedure er uit?

A: Vanaf het moment dat er een definitieve voorkeursvariant is gekozen en duidelijk is welke grond nodig is, zal er ook een grondverwervingstraject opgestart worden. Waarbij dan een onafhankelijk taxateur de waarde van uw eigendom zal inschatten.

Q: Hoe denken jullie bij een verwerving een reële compensatie te geven?

A: In eerste instantie is de intentie altijd om tot minnelijke overeenstemming te komen. Om benodigde gronden te verkrijgen is de werkwijze vastgelegd in wetgeving, namelijk de Onteigeningswet en de van toepassing zijnde jurisprudentie. Onder toepassing van deze wet en regelgeving wordt ook de te ontvangen schadeloosstelling vastgesteld. Het gaat hier om volledige schadeloosstelling. Concreet betekent dit, dat de vermogens- en inkomenspositie van u als betrokkene voor én na de verwerving gelijk dient te blijven. U kunt zich bij deze procedure laten bijstaan of laten vertegenwoordigen door een deskundige op het gebied van grondverwerving en onteigening. En die kosten worden door ProRail t.z.t. (onder een bepaalde regeling) vergoed

Q: Wanneer zouden eventuele gedupeerde recht kunnen maken op een dergelijke uitkoopregeling?

A: Een grondverwervingstraject kan pas opgestart worden als de voorkeursvariant gekozen is.

Q: Kan niet de hele wijk opgekocht worden?

A: Overheidsprojecten betaald met belastinggeld dienen "doelmatig" te zijn. Uitgangspunt daarmee is altijd dat er niet meer grond gekocht kan en mag worden dan nodig is voor de beoogde ontwikkeling.

Q: Onze huizen zijn nu al minder waard, dat is ook schade. Hoe gaat u daarmee om?

A: We begrijpen goed dat het aankondigen van de mogelijke start van de MIRT-Verkenning een periode van onzekerheid over de latere precieze uitkomst met zich meebrengt. Tegelijkertijd wordt van

de overheid verlangd open en transparant dit soort voornemens te melden, waardoor u in de gelegenheid komt om tijdig uw belang te kunnen inbrengen bij toekomstige ontwikkelingen. De regelgeving is daarbij zo dat schade pas vastgesteld en uitgekeerd kan worden als er een definitief plan is waarmee de exacte schade vastgesteld kan worden.

Q: Het duurt nog lang voor er compensatie/vergoeding kan worden aangevraagd. Krijgen wij hierbij hulp van de gemeente, bijvoorbeeld in de vorm van advocaten?

A: Op de vorm waarin de gemeente hulp kan bieden komen we terug, zoals eerder gezegd. Een nulmeting kan worden gedaan in het kader van een MIRT-verkenning, als daartoe in november wordt besloten.

Q: Wanneer kunnen bewoners nu precies bezwaar maken?

A: In de fase van de planuitwerking, dat is na de verkenning en nadat er een besluit is genomen dat het project gerealiseerd gaat worden, kunnen bewoners een officiële zienswijze en eventueel een bezwaar indienen. Uiteraard kunt u nu ook al informeel feedback geven op de plannen.

Q: Regio Tongelre: hoeveelheid fijnstof is echt veel te hoog. Remmende treinen in Tongelre zouden daar mede de oorzaak van zijn.

A: De bijdrage van remslijpsel aan de lokale luchtkwaliteit is beperkt. Deze geeft nauwelijks een verhoging van de heersende achtergrond concentratie fijn stof. De grootste bijdrage is toe te schrijven aan dieseltractie van goederen- en eventueel passagierstreinen. De totale bijdrage is te kwalificeren als 'niet in betekende mate'. Deze begripsomschrijving uit het jargon van luchtkwaliteit houdt in dat de bijdrage van het spoor in het kader van een project aan de luchtkwaliteit geen aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen of leidt tot belemmeringen dan wel aandachtspunten voor realisatie van een project.

Q: Kosten is een criterium, overlast is een criterium. Waar ligt het omslapunt tussen beiden?

A: Als wordt besloten tot de aanleg van nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising, wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gedaan. Mede op basis hiervan worden besluiten genomen over de uiteindelijke realisatie van die infrastructuur.

Q: Leefbaarheid in Tongelre: wat is de visie van de gemeente daarop?

A: De gemeente is bekend met de problematiek en deelt de zorgen van de bewoners en zet zich daarvoor ook in. Maar er is ook een breder belang van de stad op het gebied van bereikbaarheid per spoor. De gemeente moet hierin een balans vinden.

Q: De overheid heeft een gedelegeerde taak vanuit bewoners goed voor hen te zorgen. Daarom hebben we een democratie. Enkel voldoen aan de richtlijnen is een veel te beperkte interpretatie van democratie. Richtlijnen zijn er om geïnterpreteerd te worden en enkel in uiterste gevallen beland je hiermee bij een rechter die dan een oordeel geeft. Een rechtvaardige overheid kijkt niet alleen of je in leven blijft, maar ook of dat leven kwaliteit heeft. Tijdens de avond is aangegeven dat we rechten hebben als bewoners en dat we eventueel naar de rechter kunnen gaan en zelfs naar Raad van State. Dit klinkt niet vertrouwenwekkend. Wat is hierop jullie reactie?

A: De gemeente heeft inderdaad een zorgplicht naar haar inwoners, en dat gaat inderdaad verder dan het voldoen aan richtlijnen. De gemeente moet ook een belangenafweging maken tussen belangen voor de hele stad en belangen van individuele of een groep inwoners. De gemeente doet deze belangenafweging zorgvuldig en daarbij is er altijd het toezien oog van de Gemeenteraad. En als belangen van individuele inwoners of groepen inwoners geschaad worden, dan zal de gemeente zich inspannen om maatregelen te (laten) nemen zodat de schade beperkt wordt of om binnen hetgeen redelijk mogelijk is de schade te (laten) vergoeden. Ook hier ziet de Gemeenteraad toe op een zorgvuldige en rechtvaardige behandeling van de inwoners. In het uiterste geval resteert dan de gang naar de rechter.

Q: Hoe komt het dat de Duitse treinen veel minder trillingen en geluid produceren dan de Nederlandse treinen? De ICE treinen vallen op door hun relatieve geruisloosheid.

A: Er zijn inderdaad verschillen in de geluidproductie tussen verschillende treintypen. In de bepaling van de geluidsbelasting wordt daar rekening mee gehouden. Nieuwere treintypen zijn in de regel stiller.

Q: Waar kunnen omwonenden actuele informatie vinden m.b.t. de werkzaamheden aan de Betuweroute / derde spoor Duitsland?

A: Actuele informatie vinden m.b.t. de werkzaamheden aan de Betuweroute / derde spoor Duitsland is te vinden op: <https://www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuweroute-zevenaar-oberhausen>

Q: Welke compensatie-maatregelen rondom het voorkomen van geluidoverlast en trillingen zijn er? En kunnen wij deze krijgen in Tongelre?

A: Voorkomen en compensatie zijn twee verschillende zaken. Bij het voorkomen van geluid- en trillinghinder kunt u denken aan dat nieuwere treinen steeds stiller worden gemaakt. Wat betreft compensatie: t.z.t. in de fase van uitwerken voorkeursvariant van de gekozen oplossing, zal ook onderzoek moeten plaatsvinden naar geluid en trillingen. Onderdeel van deze onderzoeken is ook om te kijken of er maatregelen nodig zijn om onder de normen in de regelgeving te blijven en zo ja welke (doelmatige) maatregelen.

Q: Zijn er op dit moment vanuit de gemeente/ProRail nog andere ontwikkelingen die onze wijk gaan raken?

A: 1. In de Hofstraat wordt tussen de Telexweg en de Broekakkerseweg het riool vervangen en de straat opnieuw ingericht. De samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden met betrekking tot dit project wordt momenteel intern bij de gemeente voorbereid. 2. Er komt een gebiedsontwikkeling bij het pand Hofstraat 145a. Zodra er een gemeentelijk projectleider beschikbaar is kan het proces van samenspraak, de ontwerpfasen en de uiteindelijke realisatie gaan lopen.

Communicatie

Q: Kunnen wij ervan uitgaan dat we, lopende dit traject, beter en tijdiger door de gemeente geïnformeerd worden over de voortgang en de mogelijke consequenties voor ons? En hoe borgt de gemeente dat dit ook daadwerkelijk gebeurt? Hoe zien de communicatielijnen eruit? Hoe worden wij continu op de hoogte gehouden? Wat is eventueel onze eigen rol daarin?

A: Jazeker. Vanaf nu gaan we, het Ministerie, ProRail en de gemeente, beter met de omgeving communiceren. Via de website: www.prorail.nl/eindhoven-tongelre kunt u vanaf nu de informatie vinden en zullen we u op de hoogte houden. Na de besluitvorming in november, of we verder gaan studeren aan een ongelijkvloerse kruising, zullen we u per brief en email informeren. Ook in de verdere toekomst informeren we u per brief of email wanneer er belangrijke zaken te melden zijn.

Q: Wij willen als direct omwonenden actief betrokken worden en meedenken. We willen niet alleen informatie ontvangen. Hoe wordt de participatie geregeld?

A: ProRail is, net als elke andere partij die zo'n groot infraproject uitvoert, verplicht om de participatie goed te regelen. We moeten nog een plan opstellen hoe we exact invulling gaan geven aan de participatie. In veel gevallen werken we met klankbordgroepen waar omwonenden aan deel kunnen nemen. Ideeën hierover vanuit de omgeving zijn nu al welkom.

Q: Komt er een contactpersoon beschikbaar voor de bewoners waarvan de huizen waarschijnlijk gesloopt gaan worden. Dit om eventuele zorgen, onduidelijkheden en overleg via een zo kort mogelijke verbinding mogelijk te maken.

A: Op dit moment is de sloop van huizen niet aan de orde. Voor de contactpersoon verwijzen we naar de volgende vraag.

Q: Waar kunnen we als inwoner terecht met vragen?

A: Agnes Heck is gebiedscoördinator bij de gemeente Eindhoven voor de buurten in Oud Tongelre (De Karpen, Koudenhoven, 't Hofke, Geestenberg-Muschberg en Urkhoven). Via haar kunnen de vragen verzameld en doorgeleid worden. Zij draagt er zorg voor dat de vragen van bewoners voor de gemeente door de gemeentelijke experts beantwoord worden, Hierbij is het uitgangspunt dat u niet hoeft te zoeken naar de juiste ingang bij de gemeente.

Bij ProRail kunt u terecht bij de afdeling Publieksvoorlichting via www.prorail.nl/contact

Q: Kan het verstrekte materiaal ook in het Engels worden aangeleverd?

A: Essentiële informatie zullen wij ook in het Engels aanleveren. Dat pakken we nog op. Wij zullen dit doen via de website www.prorail.nl/eindhoven-tongelre

Geluid en trillingen

Q: In het rapport van Arcadis wordt min of meer vermeld dat alles binnen de huidige normen zal vallen. Is dat wel zo? Zijn er nieuwe metingen/onderzoeken verricht? Maar er wordt met geen woord gesproken over de huidige trillingen en eventuele toename van trillingen bij nog meer treinverkeer. Hoe kan dat? Zijn daar dan geen regels voor? Een toename aan treinverkeer zonder dit probleem ook bespreekbaar te maken is eigenlijk onmogelijk. En ik stel het huis graag een middag of ochtend ter beschikking om eens mee te maken over wat voor een trillingen we het hier hebben.

A: Rijk, gemeente en provincie dienen in november een startbeslissing te nemen om een MIRT-verkenning te starten. Die verkenning volgt een vastgelegde procedure op basis van de MIRT-spelregels (zie bijlage). In deze spelregels is de verplichting opgenomen effecten op de omgeving te onderzoeken, maatregelen in kaart te brengen en af te wegen. Deze rapportages zijn openbaar en voor iedereen na te lezen. In het rapport van Arcadis is een eerste globale berekening gedaan naar het aspect geluid (namelijk of de beoogde hoeveelheid treinverkeer samen onder het ter plekke geldende geluiproductieplafond blijft). Er is nog niet naar trillingen gekeken.

Q: Bewoner van het Ambonplein woont in nieuwe huizen maar hebben veel last van geluid en trillingen. Met name de treinen die uit richting Venlo naar Eindhoven rijden heel hard. Veel harder dan de treinen die uit Eindhoven komen. Kunnen de treinen uit Venlo niet wat vaart minderen zodra ze Eindhoven naderen?

A: De treinen rijden maximaal de toegestane snelheid. De reguliere maximale snelheid bedraagt 140 km/h. In de dienstregeling wordt uitgegaan van de reguliere snelheden. Lagere snelheden komen voor in het geval dat een spoor bezet of een voorgaande trein vertraagd is. De suggestie om op een deeltraject de snelheid te verlagen om daar effecten op de omgeving mee te kunnen verlagen, is iets om in te brengen in de komende Verkenning.

Q: Hoe zorgen jullie ervoor dat de overlast die we ondervinden door geluid en trillingen niet meer wordt? Het is de afgelopen jaren al erger geworden.

A: Voor geluid zijn normen, voor trillingen niet (wetgeving hiervoor is in de maak). De bewaking/aanscherping van de normen moet in Den Haag gebeuren, dat kan ProRail niet doen.

- Zowel bouw- als treintrillingen worden onderzocht in de volgende fase (de verkenning).
- Huidige trillingen kunnen niet worden onderzocht (er is inmiddels wel een EU-norm maar die moet nog worden vertaald naar Nederlandse wetgeving).
- Toekomstige overlast als gevolg van fly-over of een alternatief, gaan we wél onderzoeken.

Q: Is er pas ná de 3^e stap (dus in de Planuitwerking) onderzoek naar geluid en trillingen?

A: Nee, onderzoek naar geluid en trillingen vindt al plaats in de fase van de (MIRT-)Verkenning.

