

Elk jaar rijden steeds meer treinen met gevaarlijke stoffen door Brabantse binnensteden, tot wel vijf keer zoveel dan volgens de overheid veilig is. Diezelfde overheid grijpt niet in om de aantallen wagons terug te dringen. Tegelijkertijd veroorzaken goederentreinen ook geluidsoverlast en trillende huizen. In het derde verhaal van de reeks 'Gif op het spoor' kijken we naar de oplossing die Brabantse bewonersgroepen bieden: een nieuw spoor. In de serie *Gif op het spoor* brengt deze krant in beeld wat de gevaren, de gevolgen, de zorgen en de alternatieven zijn.

Brabant trilt

„Hier begint opstandig Nederland”, zegt Hans-Willem Vroon, terwijl we Boxtel binnenrijden in de locomotief van een goederentrein onderweg naar de Rotterdamse haven. **Op links passeren we achtertuinen van huizen die zo dichtbij staan dat je er in kan kijken.** Vroon schetst de gevolgen voor omwonenden. „Daar mist een geluidswal”, zegt hij. Even verderop een spoorwegovergang: „Die heeft demping nodig; mensen worden hier wakker getrild uit hun bed.”

Zoran Bogdanovic

Over de Brabant-route rijden al jaren meer treinen met gevaarlijke stoffen dan is afgesproken, wat de kans op een ramp in Brabantse binnensteden en woonwijken vergroot.

Waar gemeenten protesteren tegen gevaarlijke stoffen, wijzen bewoners vooral naar het tastbare: de trillingen die kopjes in de kast doen dansen en een oorverdovend geluid waardoor je elkaar ook binnenshuis niet verstaat.

De bewoners willen een nieuw spoor, speciaal voor goederentreinen die dan niet meer langs hun achtertuinen denderen.

En Hans-Willem Vroon wil als directeur van de spoorvervoerdersorganisatie Railgood precies hetzelfde. Hij wil een spoornetwerk in Brabant waarop vervoerders hun tv's, Nike-schoenen en voor de industrie nodige chemicaliën sneller en in groten getale kunnen vervoeren van en naar de havens van Vlissingen, Rotterdam en Antwerpen. De Brabantroute is namelijk beladen met intercity's en sprinters, die voorrang krijgen op

goederentreinen.

Dit leverde begin dit jaar een opmerkelijke coalitie op van commerciële goederenvervoerders en zo'n 31 bewonersgroepen verspreid over het hele land, waaronder Brabantse groepen van Boxtel tot aan Breda en van Den Bosch tot Helmond. Samen lobbyen ze in Den Haag.

IJzeren Rijn

Vroon houdt zijn telefoon omhoog en toont een kaart met een dikke rode lijn: van Antwerpen, kort door Limburg naar het Duitse Ruhrgebied. De rode lijn op zijn mobiel

heeft een naam: de IJzeren Rijn, een verouderd railspoor dat de alliantie nieuw leven in wil blazen. Ook krijgt de Betuweroute op Vroons kaart twee nieuwe aftakkingen naar Duitsland. Dit zou de Brabantroute ontlasten van gevaarlijke stoffen en luide goederentreinen. „Dit is het *Grand Design Spoor*”, zegt Vroon trots.

Maar ook de kosten zijn grandioos. Vroons spoorplannen zullen tientallen miljarden euro's kosten. „Het is een flinke investering van de overheid”, erkent Vroon. „Diezelfde overheid wil steeds meer goederen- én reizigersvervoer over het Nederlandse spoor, dat al meer dan honderd jaar oud is. Bouw een nieuw spoor en je kan weer honderd jaar vooruit. Een spoor dat kan concurreren op de wereldmarkt, zonder gevaar en last voor omwonenden.”

Bijna 270.000 Nederlanders ervaren overlast door trillingen van voorbijrijdende treinen, blijkt uit onderzoek van het RIVM uit 2013. Ze ervaren irritatie, stress en slaapverstoringen. Geluidsoverlast heeft hetzelfde effect op de gezondheid en kan bovendien leiden tot een hogere bloeddruk en een verhoogd risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.

Boeing 747

Onze trein rijdt na Boxtel door naar Eindhoven. Als we richting Den Bosch waren gereden, zouden we langs het huis van Jacqueline Jansen zijn gekomen. Zij is een van de bewoners die dag in, dag uit overlast ervaart door voorbijrijdende goederentreinen.

„Dit is qua geluid niks hè”, zegt Jansen terwijl een intercity voorbij raast. We zitten in haar achtertuin in de Orthen, bij een spoor dat verbonden is met de Brabantroute. Boven haar 3 meter hoge heg zijn de boven-

Waar rijden de meeste goederentreinen?

Intensief bereiden spoor

Frequent bereiden spoor

Regelmatig bereiden spoor

Minder regelmatig bereiden spoor

Dit spoor wil een alliantie van Railgood en bewonersgroepen nieuwe laten aanleggen



Samen voor nieuw (goederen)spoor

Nieuw (goederen)spoor in Nederland en België om de Brabantroute te ontlasten van gevaarlijke stoffen. Dat is het doel van 31 bewonersgroepen in en spoorvervoerdersorganisatie Railgood. Samen lobbyen zij daarvoor.

leidingen van het spoor te zien, zo'n 15 meter van ons vandaan. „Maar als zo'n zware goederentrein langs den-dert, trilt je bijna je bed uit. Zeker een paar keer per nacht. Elke nacht.” „Kijk, ik ben echt geen zeikerd”, zegt Erik Gieles, die sinds twee jaar verderop bij de spoorovergang woont. Hij is aangeschoven aan de lange tuintafel en krijgt van Jansen een bak koffie. „Ik weet ook wel dat als je een huis aan het spoor koopt, je het een en ander aan lawaai mag verwachten. Maar ik ben hier aan het spoor opgegroeid en pas de laatste jaren is het zo lawaaiërig geworden door zware goederentreinen. Het klinkt net alsof een Boeing 747 opstart.”

Beloftes

Isolering van woningen, geluidsarme treinwielen, trillingsdempers en geluidsschermen. Voordat er een nieuw spoor komt, eisen Goederentreinen NEE en RailGood ook kortetermijn-oplossingen. Maar een geluidsscherm was hier al in 2011 beloofd door ProRail, zegt Jansen.

„Toen ze (ProRail, red.) hier langs kwamen voor een inspectie stonden ze versteld. Ons huis is geheid en goed geïsoleerd. Toch kan je elkaar binnen niet verstaan als zo'n zware goederentrein langs komt. Ze zouden hier meteen iets aan te doen.” Jansen heeft de toezegging zelfs zwart op wit, maar nog steeds kan ze haar bezoek niet verstaan als rond etenstijd de zware goederentreinen langs denderen. „Even verderop zijn geluidsplaten neergezet, bij ons niet. Die beloftes van ProRail zijn weinig waard.”

ProRail zelf laat in een reactie weten dat er in Orthen geluidsschermen komen. „De planning daarvan is op dit moment nog niet bekend”, laat een woordvoerder weten.

Helaas voor Jansen zal het aantal goederentreinen op dit traject in de toekomst toenemen, als het aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) ligt. Voor 2029 staat hier de nieuwe spoorverbinding Meteren-Boxtel gepland, met nog meer goederenvervoer als resultaat. Samen

met andere bewoners ging Jansen in protest tegen dit tracébesluit. „Maar mijn advocaat liet al weten dat ik hier niet veel van hoeft te verwachten.”

„Het is simpel”, zegt Casper Rupert van Goederentreinen NEE. De actiegroep is naar de Raad van State gestapt om Meteren-Boxtel tegen te houden. „De Wereld Gezondheidsorganisatie adviseert een geluidsmaximum van 54 decibel overdag en 44 decibel 's nachts. In Nederland ligt de norm op 65 en 55 decibel, maar ook die wordt overschreden. Bewoners hebben nu al last van goederentreinen, laat staan als die extra spoorverbinding er komt.”

Niet in onze achtertuin

Terug naar de locomotief. We passeren Eindhoven Centraal. „Piazza had hier nooit gebouwd moeten worden”, zegt Hans-Willem Vroon terwijl we langs het winkelcentrum in Eindhoven denderen. De grote ramen op de derde verdieping van de Piazza staan pal naast het spoor. Vijf minuten voor ons passeerde hier een met tanks beladen goederentrein: gevaarlijke stoffen.

Die gaan er alleen maar meer komen op dit spoor, als er niets verandert. De trein is een CO₂-efficiënt vervoermiddel en moet Nederland helpen aan een duurzame economie. De overheid stuurt aan op meer goederenvervoer met de trein. Dus ook meer gevaarlijke stoffen.

Dat er op het spoor ongelukken kunnen gebeuren met gevaarlijke stoffen, wil Paul van de Lande niet ontkennen. Hij is een goederen-transportexpert, die werkt met wetenschapsbureaus TNO en CE Delft. „Toch is het een veiligere manier om gevaarlijke stoffen te transporteren dan met vrachtwagens en schepen. De vraag is hoe erg dat opweegt tegen de overlast van bewoners. Dan praat ik wel als iemand die niet langs het spoor woont.”

Trillingen, kabaal en de kans op een ramp in de drukke spoorzones van Breda, Tilburg en Eindhoven kunnen voorkomen worden met de nieuwe IJzeren Rijn, zegt Van de Lande. „Toch verplaats je daarmee het probleem naar Limburg. Het is een typisch geval van *Not in my back yard*. Brabant wil van de gevaarlijke stoffen af, tegelijkertijd zien mensen

in Roermond en Weert die treinen het liefst over de Brabantroute gaan.”

Het ministerie van I&W gaat in gesprek met provincies, gemeenten en vervoerders om de 'mogelijke effecten van de IJzeren Rijn in kaart te brengen”, laat het in een reactie weten. „Hiervoor is bovendien een uitgebreid internationaal overleg gaande tussen België, Duitsland en Nederland.”

Ook al komt de IJzeren Rijn er, dat zal nog minstens vijftien jaar duren. Maar de overheid moet ook op korte termijn handelen om de hoeveelheid gevaarlijke stoffen op de Brabantroute terug te dringen, vertelt Van der Lande. „Stel je plafonds op? Handhaaf ze dan ook. Wij zijn in Nederland veel te vrijblijvend.”

Scheuren

Onze goederentrein rijdt door. We passeren de spoortunnel in Best („Het juiste voorbeeld, omwonenden hebben nergens last van!”) en Tilburg („Hier bouwen ze op gepaste afstand van het spoor.”). Volgens Vroon is er ook een heleboel goed geregeld aan het Nederlandse spoor.

Kloenk! We rijden over de spoorwegovergang in Dorst. Vanaf hier is het huis van Dion van de Zande te zien, van de actiegroep Dorst Trilt. Vroon toetert met een grijns. „Even de groetjes doen aan Dion, mooie vent is dat!” Van de Zandes verwarming is vastgemaakt met touw zodat die niet van de muur trilt. De actievoerder probeert al jaren te bewijzen dat de scheuren in zijn huis veroorzaakt worden door zware goederentreinen, wat ProRail ontkent.

Voor we Dorst uit rijden, verschijnt aan de andere kant van het spoor een nieuwbouwwijk met hoge geluidsschermen. Maar die helpen niet tegen trillingen, want ook hier worden bewoners 's nachts wakker getrild. Even verderop in Rijen passeren we een achtertuin met verkeersborden die naar de machinist zijn gericht: *50, Pas op!* en *Max 70 decibel*.

Net als de treinen, is het verzet luid. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven kondigde daarom maatregelen aan om de overlast van de Brabantroute te stoppen. „Maar dat gebeurt selectief: de een wordt wel geholpen, terwijl de ander niet eens rustig in zijn tuin kan zitten en 's nachts wakker wordt getrild”, zegt Casper Rupert van Goederentreinen NEE. „Daarom zeggen wij tegen de overheid: investeer in de toekomst. Het is tijd voor een nieuw spoor.”

Ligt dat nieuwe spoor er niet al? In het volgende verhaal van de reeks *Gif op het Spoor* kijken we waar het misgaat op de Betuweroute, de spoorlijn die juist is aangelegd om Brabant het vervoer van gevaarlijke stoffen te besparen.

FONDS Bijzondere JOURNALISTIEKE PROJECTEN

met steun van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten (fondsbijs.nl)

270.000

■ Bijna 270.000 Nederlanders ervaren overlast door trillingen van voorbijrijdende treinen, blijkt uit onderzoek.



▲ Boxtel: de spoorwegovergang tussen de Brugstraat en Kalkheuvel, richting industriezone De Ladonk.

FOTOMARC BOLSJUIS