

Meer geluid, meer trillingen én meer gif

Om meer treinen te kunnen laten rijden, verandert ProRail de komende jaren voor ruim 600 miljoen euro het spoor tussen Meteren en Boxtel. **Een gigantisch project, met grote gevolgen voor de omgeving:** meer trillingen, meer geluid, meer vervoer van gevaarlijke stoffen en op een aantal plaatsen ingrijpende verbouwingen.

Brigit Groeneveld
Miranda van Houtum
Den Bosch

Iedere tien minuten een Intercity, op sommige trajecten meer Sprinters en tussen al die extra passagierstreinen door ook nog eens veel meer goederentreinen, deels geladen met gevaarlijke stoffen. ProRail wil het spoor tussen Meteren en Boxtel in de toekomst intensiever gebruiken, en daarvoor zijn flinke aanpassingen nodig. Want zoals de rails er nu bij liggen, kan het eenvoudigweg niet. Met name in Vught zou de boel dan compleet vast lopen.

En dus moet het spoor op de schop, een project dat de naam Programma Hoogfrequent Spoor Meteren - Boxtel heeft gekregen. Na vele jaren nadert de besluitvorming hierover nu de eindstreep. Wie het niet eens is met de plannen, kan alleen nog in beroep bij de Raad van State. Waarschijnlijk gaat het werk, dat zeker zes jaar gaat duren, in 2023 van start. Hiervoor is ruim 600 miljoen euro gereserveerd.

Grootste knelpunt

Een flinke hap uit het budget gaat naar het grootste knelpunt in dit traject: Vught. De infrastructuur in dit dorp mag je gerust uniek noemen. De bebouwde kom wordt doorsneden door de autorijke wegen A2 en de N65 én door twee spoorlijnen. De dorpskern telt maar liefst twaalf spoorwegovergangen. Midden in Vught splitst het spoor uit Den Bosch zich in routes naar Eindhoven en Tilburg. Die drukke wissel is straks verleden tijd. Tussen Den Bosch en Vught komt namelijk een extra spoor, zodat treinen van en naar Eindhoven en Tilburg elkaar straks niet meer in de weg zitten.

Een deel van het spoor richting Eindhoven zakt in Vught een paar meter de grond in. Het dorp krijgt ook een nieuw, verdiept

station. Het oude, monumentale station blijft behouden, maar schuift een stukje op. Het aantal spoorwegovergangen in het dorp neemt af, al komt er bij het nieuwe station eentje bij, speciaal voor fietsers en voetgangers. Tel bij al deze veranderingen de geplande reconstructie van de N65 op en je herkent Vught over tien jaar bijna niet meer terug. Dat er voor de werkzaamheden in het groene dorp 600 bomen plat gaan, speelt daarin ook mee.

Rommel

Vught zit zeker drie tot vier jaar in de rommel. Er komt een tijdelijk spoor, een tijdelijk station en tijdelijke geluidsschermen. In de Aart Heymlaan, Van Miertstraat en Spoorlaan zijn tijdens de bouwperiode 24 huizen onbewoonbaar. ProRail koopt ze op en brengt ze pas na de werkzaamheden weer op de markt.

Langs de route vrezan bewoners voor overlast, hun nachtrust en veiligheid

Maar niet alleen in Vught, ook een stuk noordelijker doet ProRail een grote en kostbare ingreep. Vlakbij knooppunt Deil komt een aftakking van de Betuweroute. Deze goederenspoorlijn loopt dwars door het land van Rotterdam naar de Duitse grens. Via de afsplitsing, die vlakbij knooppunt Deil met een grote bocht over de snelweg A15 wordt aangelegd, kunnen goederentreinen straks het spoor Utrecht - Den Bosch op en af. Dat is volgens ProRail nodig voor een betere spreiding van treinen over het zuiden van het land.

Op overige plaatsen langs de route hoeft de aannemer minder

600

■ **Binnenkort wordt duidelijk hoeveel van de zeshonderd eerdere bezwaarmakers naar de Raad van State stappen.**

te doen, maar daar zal de uiteindelijke overlast niet minder om zijn. Op diverse locaties komen weliswaar geluidsschermen, raildempers en wanden tegen trillingen, maar op de meeste plaatsen gebeurt niets om de hinder terug te dringen: omdat volgens ProRail de plafonds niet worden overschreden, of omdat maatregelen naar verhouding te veel geld kosten. Zo blijven de spoorbruggen over Waal en Maas 'rammelbakken' en vrezan overall langs de route bewoners voor meer overlast en een verstoorde nachtrust.

Ook over de veiligheid leven zorgen. Er kachelen straks namelijk ook treinen met gevaarlijke stoffen zoals benzine, lpg en ammoniak door de streek. Zaken als een automatisch stopstelsel bij een rood sein en kreukelzones in treinen, zodat wagons en ketels bij een ongeluk niet over elkaar heen kunnen schuiven, moeten de kans op rampen zo klein mogelijk maken. Voor de brandweer komen er langs de hele route blusputten.

Binnenkort wordt duidelijk hoeveel van de zeshonderd eerdere bezwaarmakers door blijven vechten en in beroep gaan bij de Raad van State. De inhoudelijke behandeling wordt in het voorjaar of de zomer van 2021 verwacht.



'In potentie de meest gevaarlijke plek'

ZALTBOMMEL Het spoor Utrecht - Den Bosch, de drukke snelweg A2 en chemiebedrijf Sachem Europe BV liggen in Zaltbommel letterlijk zij aan zij. Wiel Peeters van Stichting Veiliger Zaltbommel maakt zich hier oprecht zorgen over.

„Er zijn allerlei modellen voor het afzonderlijk berekenen van risico's van de A2, van het spoor en van Sachem. Maar er is geen model voor het optellen van al die risico's. En dat zou volgens ons wel moeten, omdat alles zo dicht bij elkaar ligt. Met menselijke fouten wordt ook al geen rekening gehouden. Er is niemand die het integraal bekijkt. Sachem gaat meer produceren, er

gaan meer treinen rijden, de A2 wordt breder. Wie zegt 'genoeg is genoeg?'” Peeters doet zijn verhaal aan de voet van het spoortalud, leunend tegen het hek van het Sachem-terrein. Enkele tientallen meters verderop rinkelt de bel van de spoorwegovergang in de Bommelsekade. Peeters noemt het een gemiste kans dat deze overgang nog steeds bestaat. „Die had weggevoerd kunnen worden bij de reconstructie van de N322. Helaas is dat toen niet gebeurd. „Al met al is dit potentieel echt de meest gevaarlijke plek van de Bommelerwaard. En die ligt slechts



▲ **Wiel Peeters**
FOTO ROEL VAN DER AA

op 350 meter afstand van een woonwijk.”

'Slaap je net, komt er weer één trein'

DEN BOSCH Steeds vaker wordt Josefien Fleuren 's nachts wakker van langs denderende goederentreinen. Er komen er steeds meer én ze worden steeds langer. Of de scheuren in het plafond van haar rijksmonumentale woning aan de Maijweg in Den Bosch er ook mee te maken hebben, durft ze niet te zeggen.

Fleuren woont al 25 jaar in de oude 'officierswoning'. „Net als je ligt te slapen, komt er weer één voorbij. Het spoorverkeer is de laatste jaren veel intensiever geworden.” Fleuren is aangesloten bij het actiecomité 'Goederentreinen Nee' en behoort tot een van de velen die

beroep aantekent tegen het spoorplan bij de Raad van State. „Het is toch ook eigenlijk belachelijk. De Zuid-Willemsvaart leggen ze om, vrachtwagens worden uit steden geverd en goederenvervoer per trein mag gewoon dwars door de stad en de dorpen. Denk eens aan al die gevaarlijke stoffen. Laat die treinen over de Betuweroute rijden, of bedenk een oplossing die de leefomgeving van omwonenden niet aantast.” De maatregelen bij Fleuren in de wijk, zoals een Trillingsreducerende Ondergrondse Constructie, noemt ze 'lapmiddelen'. „Mensen maken zich echt zorgen. Duur-



1 ▲ **Josefien Fleuren**
FOTO MARC BOLSJUIS

zaamheid en leefbaarheid zouden veel zwaarder moeten wegen.”

'Hadden ons beter uit kunnen kopen'

VUGHT Nergens is de impact van het spoorplan zelf zo groot als aan de Pieter Bruegellaan en Molenveneweg in Vught. Zelfs staatssecretaris Stientje van Veldhoven noemde het eerder 'een unieke situatie die verder nergens langs het tracé voorkomt'. Ton en Mariëtte Leensen wonen er al zo'n 45 jaar. Ze zien het alsmat drukker worden op het spoor. „Van twee naar drie sporen en nu naar vier”, schetst Mariëtte. „Er komen meer treinen, ze rijden harder en de goederentreinen zijn veelal langer. Maar daar staat niets tegenover voor de omwonenden.” Het echtpaar Leensen heeft zowel

geluids- als trillingsoverlast. „De combinatie van het materieel en de snelheid versterken elkaar hierin. Dat geldt niet alleen voor de goederentreinen, ook de persontreinen geven vaak veel overlast.” Regelmatig gaan er e-mails naar ProRail en de gemeente Vught. „Het is wrang. We hebben deelgenomen aan de actie voor een verdiept spoor maar dat komt hier niet. Wij zijn het 'stiefkindje' geworden. Hier voor de deur zijn de maatregelen onvoldoende. Ze hadden ons veel beter uit kunnen kopen.” Of ze net als vele anderen naar de Raad van State stappen, weten ze nog niet. Ton: „Ik heb een beetje



2 ▲ **Ton en Mariëtte Leensen**
FOTO MIRANDA VAN HOUTUM/BD

het gevoel dat het allemaal gewoon doorgaat.”

'Naar de rechter, acties ook mogelijk'

BOXTEL Jan Bakx woont tien meter van het spoor in Boxtel. De Betuweroute zou de route worden voor 'herrie makende goederentreinen', kreeg hij twintig jaar geleden te horen toen hij zijn huis op deze plek bouwde. Hetzelfde geldt voor Kees Cloin. De praktijk blijkt anders. Héél anders. Dagelijks worden de Boxtelaren geconfronteerd met trillingen en lawaai van goederentreinen, die bovendien alsmat in aantal toenemen. „Het geeft bovendien een gevoel van onveiligheid”, aldus Bakx. „Die goederentreinen horen hier niet. Dat vinden de vervoerders zelf ook. Die pleiten voor een zuidelijke aftakking van de Betuweroute bij Nijmegen.”

Cloin: „Het is gewoon niet uit te leggen. Jarenlang is er geïnvesteerd in het spoor Tilburg-Boxtel, juist vanwege de goederentreinen. Nu gaan er straks meer rijden over de route Meteren-Boxtel en wordt er amper iets gedaan. We worden afgescheept met een enkel 'matje' en dat niet eens op de plaats waar het nodig is. We hebben zelfs voorgesteld om geld in te zamelen voor maatregelen, maar ProRail gaat er niet op in.” De gemeente Boxtel heeft volgens Cloin en Bakx 'zitten slapen'. „Die hoor je niet. Ze laten hun burgers in de kou staan. Er komen hier twee sporen samen (vanuit Den Bosch en Tilburg, red.). Dat geeft een hoop overlast. De gevaarlijke dubbele overweg is niet eens in het



3 ▲ **Jan Bakx (l) en Kees Cloin.**
FOTO ROEL VAN DER AA

plan opgenomen. Dat mag Boxtel zelf uitzoeken. Wij stappen zeker naar de Raad van State en eventueel het Europees Hof. Ook acties behoren tot de mogelijkheden.”