

X.F.J.M. Waelkens

Isabellastraat 10

5261AG Vught

-betreft: veel weerstand op de spoorplannen Meteren-Boxtel

-ons kenmerk: 20170327 spoorplannen Meteren Boxtel en regelingen

Aan:

Hare Excellentie Minister M.H. Schultz van Haegen- Maas Geesteranus

Hare Excellentie Staatssecretaris S.A.M. Dijkema

De leden van de Vaste Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

De leden van Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Vught, Den Bosch, Boxtel en Heusden

De leden van de Gemeenteraden van Vught, Den Bosch, Boxtel en Heusden

Vught, 27 maart 2017

Geachte Excellenties, leden van de Tweede kamer, leden van Gedeputeerde Staten, leden van Provinciale Staten, Burgemeester en Wethouders, leden van de Gemeenteraden,

Middels dit schrijven brengen wij u op de hoogte nog steeds niet akkoord te kunnen gaan met de gevolgen van de spoorplannen Meteren-Boxtel.

Voor de onherstelbare schade aan de natuurgebieden<sup>1</sup>, de ernstige inbreuk op de mensenrechten<sup>2</sup>, de onacceptabele veiligheidsrisico's<sup>3</sup> en negatieve financiële gevolgen op mens en maatschappij<sup>4</sup>, hebben ProRail, Gemeenten, Provincies en het Rijk tot op heden nagelaten een adequate regeling op te tuigen. Dat vinden wij nog steeds niet acceptabel en wij maken hiermee bezwaar tegen deze plannen. Wij verzoeken u vriendelijk geen goederenvervoer meer over Meteren-Boxtel in te plannen en de bouwplannen voor het uitbreiden van goederenvervoer op deze lijn zo spoedig mogelijk te stoppen.

---

<sup>1</sup> Bijlage 1: schade aan natuurgebieden

<sup>2</sup> Bijlage 2: inbreuk op de mensenrechten

<sup>3</sup> Bijlage 3: veiligheidsrisico's

<sup>4</sup> Bijlage 4: negatieve financiële gevolgen voor mens en maatschappij

Met de meeste hoogachting verblijven wij, mede namens vele spoorbewoners, betrokkenen en sympathisanten,

Xavier Waelkens (Lid van de klankbord groep, Lid van SVV, Contactpersoon juridische en financiële zaken Vught-Noord & straatvertegenwoordiger Isabellastraat)

Deze brief is onder akkoord getekend namens:

- Kees Notten, bewoner en straatvertegenwoordiger Vught-Noord
- Tabitha Versteeg, bewoner en straatvertegenwoordiger Vught-Noord
- Jos Bruins, bewoner en straatvertegenwoordiger Vught-Noord
- Rob Borgsteijn, bewoner en straatvertegenwoordiger Vught-Zuid
- Bart van de Ven, bewoner en buurtvertegenwoordiger Vughterpoot 's-Hertogenbosch
- Onno Schoenmakers, bewoner en vertegenwoordiger van belangenvereniging "zakkend zand" 's-Hertogenbosch
- Casper Rupert bewoner grens Vught-Haaren
- Hein en Helga Schouwenaars, bewoners Boxtel

## **Bijlage 1: Schade aan de natuurgebieden**

Het risico dat door het intensieve nachtelijke goederenvervoer ontstaat is dat het nachtelijke geluid de dieren zal doen verschrikken en verjagen. Dat betekent dat de natuurlijke en Europees beschermde habitats en de wilde flora en fauna op het spel worden gezet.

Niet alleen de duizenden bewoners die vlak bij deze natuurgebieden wonen en daar recreëren en van de natuur genieten, maar ook vele sympathisanten voor behoud van deze natuur maken zich dus zorgen. Het vermoeden bestaat dat ProRail haar bouwplannen met excessieve, tijdelijke en blijvende impact op mens en natuur zal gaan doordrukken en de natuurgebieden hun waarden zullen gaan verliezen.

In de beleving van velen gaat het in ieder geval om de volgende gebieden:

- 1 Natura 2000 gebieden (Richtlijn 92/43/EEG):
  - Bossche Broek
  - Vlijmens Ven
  - Moerputten
- 2 Nationaal Park:
  - De Loonse en Drunense Duinen
- 3 Diverse natuurgebieden, met/zonder officiële status:
  - Zie website: [www.natuurmonumenten.nl](http://www.natuurmonumenten.nl)
  - Zie website: [www.staatsbosbeheer.nl](http://www.staatsbosbeheer.nl)
  - Alle natuur in de buurt van genoemde natuurgebieden en natuurgebieden “om de hoek”.

Zoals u met de kaart in de hand zou kunnen opmerken gaat het niet alleen om de (aaneengesloten) gebieden die langs de lijn Meteren-Den Bosch-Vught-Boxtel-Eindhoven-Helmond-Venlo liggen maar ook om de natuurgebieden langs de lijn Tilburg-Den Bosch-Nijmegen.

### **Conclusie**

De eerdere uitspraken van staatssecretaris Mansveld aan de tweede kamer, dat de leefbaarheid zou verbeteren zien wij alvast écht anders.

Het verdient volgens ons, mede gezien bovenstaand verhaal aanbeveling om eerst de tijdelijke en permanente effecten en risico's op de natuur door een onafhankelijke, Europese partij te laten onderzoeken en de conclusies ervan politiek en maatschappelijk te delen.

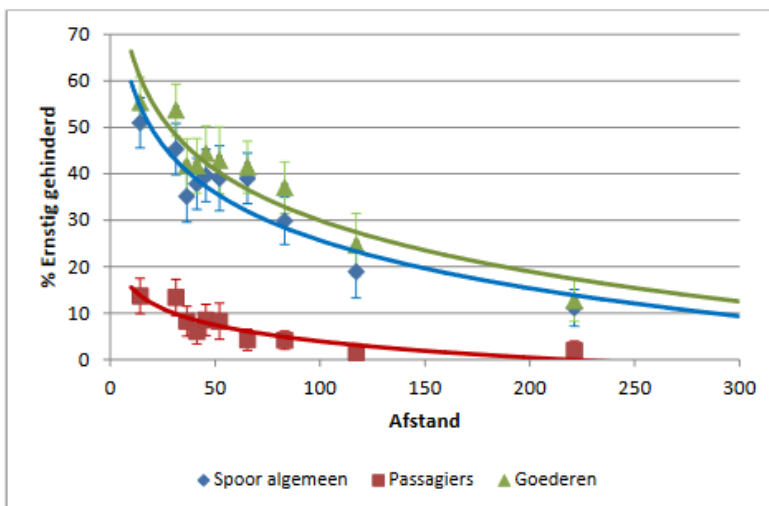
## Bijlage 2: Schending van de mensenrechten

Door het “aftakken” van de Betuwelijn bij Meteren en ingrijpende infrastructurele spooruitbreidingen wordt aanzienlijke capaciteit voor het goederenvervoer langs de lijn Meteren-Den Bosch-Vught-Boxtel-Eindhoven-Helmond-Venlo en langs de lijn Tilburg-Den Bosch-Nijmegen vrijgemaakt.

Het risico dat hierdoor ontstaat is dat door toename van trillingen en/of geluid nog meer hinder en slaapverstoring zal ontstaan. Slaapverstoring en hinder hebben een serieus effect op de gezondheid van de mensen. Dat betekent dat de gezondheid van de mensen aan het spoor met voorbedachten rade door ProRail op het spel worden gezet.

Honderden bewoners die binnen 50 meter van dit spoor wonen zullen naar verwachting nog meer intensieve trillings- en geluidsoverlast krijgen. Daarnaast zijn er nog eens vele duizenden bewoners die nachtelijke geluidsoverlast zullen gaan ervaren als gevolg van het intensieve goederentreinverkeer Meteren-Zaltbommel-Rosmalen-Den Bosch-Vught-Boxtel-Best-Eindhoven-Helmond-Venlo. Het is immers bekend dat het geluid van een zware goederentrein een aantal kilometers door de lucht wordt “gedragen”

In het rapport van het RIVM: “Wonen langs het spoor, Gezondheidseffecten trillingen van treinen: RIVM-rapport 2014-0096, I. van Kamp et al” wordt bevestigd dat als gevolg van trillingen, hinder en slaapverstoring ontstaan. Het aandeel van mensen die door het huidige goederenvervoer reeds veel last hebben van hinder en slaapverstoring, zal in vele gevallen (in o.a. Vught-Noord) naar 35% tot 50% toenemen. Dat betekent dat in een gezin met twee ouders en drie kinderen, er gemiddeld 2 tot 3 gezinsleden, ernstig gehinderd zullen gaan worden. Het aanleggen van een nieuw (goederen-) spoor op maaiveldniveau, veel dichter tegen de huizen én intensivering van het (nachtelijke) goederenvervoer leiden tot deze dramatische conclusie. Als bewijs voor de relatie tussen het percentage ernstig gehinderden en afstand tot het spoor en goederenvervoer is bijgevoegde grafiek ingevoegd. De grafiek komt uit het rapport van het RIVM<sup>5</sup>.



Figuur 4.10 De relatie tussen de afstand tot het spoor en het aandeel van de bevolking dat ernstige hinder door trillingen van respectievelijk treinverkeer, reizigerstreinen en goederentreinen rapporteert. Ook is per spoorbron de prevalentie (met 95% betrouwbaarheidsinterval) van ernstige hinder per deciel te zien.

<sup>5</sup> Wonen langs het spoor, Gezondheidseffecten trillingen van treinen: RIVM-rapport 2014-0096, I. van Kamp et al

De verschillende bochten die de (goederen-)treinen in Vught-Noord moeten gaan maken zullen daarbij vermoedelijk de trillings- en geluidsoverlast nog eens extra doen toenemen. Het piepen, kraken, rammelen, trillen van de goederentreinen nemen bij bochten en hellingen immers toe. In Vught-Noord wordt op meerdere plaatsen kort achter elkaar tegen de maximale waarde van de toegestane bochtstraal en helling bereikt.

Hoewel vele bewoners zowel mondeling als schriftelijk hun bezwaren bij ProRail en diverse overheden hebben kenbaar gemaakt, lijkt niemand de plannen van ProRail te kunnen stoppen. ProRail geeft aan te zullen voldoen aan alle wettelijke eisen en indien dat niet lukt altijd nog te kunnen overgaan tot onteigening of aanpassing van de woning. Voor vele bewoners aan het spoor is deze houding anno 2017 niet houdbaar en zijn alle gevolgen en risico's van trillingen, geluid en financiële gevolgen voor bewoners, maatschappij en natuur niet acceptabel.

### **Metingen**

Voor wat betreft de trillings- en geluidsmetingen die ten behoeve van allerlei wetten, besluiten, voorschriften en regelingen in 2014 en 2016 in bijvoorbeeld Vught-Noord zijn uitgevoerd, willen we u er graag op attenderen, dat wij betwijfelen of deze metingen een reële weergave van de werkelijkheid zijn. Het meten van een paar intercity's of stoptreinen geeft immers andere resultaten dan het meten van de nachtelijke zware goederentreinen. We betwijfelen ten eerste of er voldoende zware goederentreinen in de metingen zijn opgenomen. We hebben per mail aangegeven dat er tussen 7 en 18 april 2016 veel zware goederentreinen zijn gepasseerd. Hermetingen met dit soort treinen als voorbeeld zouden een beter beeld geven van de werkelijke trillings- en geluidseffecten voor mens, monument en natuur. ProRail verwijst naar de uitkomsten van de aanstaande MER. Wij willen echter zekerheid en met representatieve waarden aan de huidige en toekomstige regels kunnen toetsen; dus inclusief het zware goederenvervoer tussen 7 -18 april 2016.

### **Mensenrechten en veiligheid**

Op het vlak van de veiligheid is er veel onduidelijk. In de beleving van de bewoners aan het spoor is destijds voor de aanleg van de Betuwelijn (Rotterdam-Zevenaar) gekozen omdat dit de veiligheid van het spoor zou bevorderen. Het feit dat er geen goederentreinen meer op hetzelfde spoor zouden rijden als reizigerstreinen, was een majeur veiligheidsaspect. Volgens ProRail wordt het spoor Meteren-Den Bosch-Vught-Boxtel echter zodanig aangelegd dat ook intensief goederenvervoer en giftransporten over dit traject mogelijk worden. Dat vinden vele bewoners aan het spoor niet acceptabel omdat het een potentieel gevaar voor hun leven betekent. De ontsparingen bij Wetteren en Borne maar ook de recentelijke (kleine) treinbotsingen tonen aan dat ongelukken zich kunnen voordoen en spoorbeheerders daarbij meestal niet vrijuit gaan (zie ook: Borne Rapport). Een incident met een giftrein of zware goederentrein, zeker binnen 50 meter van woningen (op maaiveldniveau), in een drukbevolkt gebied blijken verschrikkelijke gevolgen te hebben.

ProRail geeft geen volledig inzicht in het huidige en toekomstige vervoer van giftreinen en (overbelaste) zware goederentreinen door deze dichtbevolkte gebieden. Ook niet in de maatregelen die wel/niet getroffen worden, hoewel hier duidelijke Europese richtlijnen over bestaan. Het vermoeden bestaat dat er op de genoemde tracés veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd, dat de dynamische aslasten de toegestane waarden nog steeds overschrijden en er vooral 's nachts te veel geluids- en trillingsoverlast van de goederentreinen is. De procedure voor het indienen van een klacht of melding verdient daarbij aandacht want uit een aantal voorbeelden blijkt dat men van het

kastje naar de muur (Gemeente-Prorail-Ministerie-Prorail) wordt gestuurd, er weinig mee gedaan kan worden en er niet altijd juiste of volledige informatie wordt gedeeld.

### **Rol en positie bestuurders onduidelijk**

Het is voor de vele spoorbewoners, leden van belangengroepen en sympathisanten ook nog eens compleet onduidelijk welke positie ProRail en de verschillende overheden ten aanzien van de mensenrechten innemen. Het herhaaldelijk niet aanwezig zijn bij klankbordgroepen en trage, formele, weinig betrokken beantwoording van schriftelijke vragen zijn voorbeelden hiervan. Het wél of niet doorgaan van de intensivering van het (nachtelijke) goederenvervoer vlak langs de huizen in Vught en Den Bosch (of liever: Meteren-Zaltbommel-Rosmalen-Den Bosch-Vught-Boxtel-Best-Eindhoven-Helmond-Venlo), lijkt hiermee voor de spoorbewoners meer op een kansspel dan op een afweging van serieuze belangen.

### **Conclusie**

De eerdere uitspraken van staatssecretaris Mansveld aan de tweede kamer, dat de leefbaarheid zou verbeteren zien wij dus alvast écht anders.

Het verdient volgens ons, mede gezien bovenstaand verhaal aanbeveling om eerst de tijdelijke en permanente effecten en risico's op de mensenrechten door een onafhankelijke, Europese partij te laten onderzoeken en de conclusies ervan politiek en maatschappelijk te delen.

### **Bijlage 3: Veiligheidsrisico's**

Door het “aftakken” van de Betuwelijn bij Meteren en diverse ingrijpende infrastructurele spooruitbreidingen wordt aanzienlijke capaciteit voor het goederenvervoer langs de lijn Meteren-Den Bosch-Vught-Boxtel-Eindhoven-Helmond-Venlo en langs de lijn Tilburg-Den Bosch-Nijmegen vrijgemaakt.

Niet alleen het te verwachten intensieve nachtelijke goederenvervoer maar ook het goederenvervoer overdag tussen alle reizigerstreinen, heeft een negatief effect op de sociale en fysieke veiligheid langs en op het spoor. We proberen aan de hand van een aantal voorbeelden uit te leggen waarom we dit niet acceptabel vinden.

#### **a) Reizigerstreinen en goederentreinen op hetzelfde spoor**

Eén van de belangrijkste redenen voor de aanleg van het goederenspoor: de Betuwelijn (Rotterdam-Zevenaar) was dat er geen goederentreinen en reizigerstreinen op hetzelfde spoor zouden gaan rijden, omdat dat niet veilig is. Uit de plannen voor de herroutering van het goederenvervoer (onderdeel van PHS) begrijpen wij dat op de tracés Meteren-Den Bosch-Vught-Boxtel-Eindhoven-Helmond-Venlo en Tilburg-Den Bosch-Nijmegen specifieke capaciteit voor meer goederentreinen wordt vrijgemaakt. Op deze tracés rijden reeds zeer veel reizigerstreinen en het plan om er nog extra goederentreinen tussen te kunnen zetten, strookt niet met de eerdere genoemde uitgangspunten ten aanzien van de veiligheid en uitgangspunten van de Betuwelijn.

#### **b) Dichterbij woningen en bochten**

De uitbreiding van een derde naar vierde spoor vlak naast bestaande woonhuizen, op maaiveldniveau, permanent of tijdelijk is vanuit het oogpunt van veiligheid en gezondheid niet acceptabel. Het feit dat er in Vught-Noord ook nog eens twee scherpe, tegenovergestelde bochten en hellingen kort na elkaar langs de huizen worden gemaakt is “niet geruststellend”, zeker niet bij de hoge snelheden die hier moeten worden bereikt. U neemt hiermee een veel te groot risico, niet alleen op veiligheid maar ook op talloze nevenverschijnselen zoals trillingen en geluid.

#### **c) Dynamische en statische aslasten**

Uit het onderzoek: “Ontsporing goederentrein bij Borne<sup>6</sup>” en cijfers van de Inspectie Leefomgeving en Transport omtrent de aslasten en inhoud en juistheid van ladingen kan worden geconcludeerd dat vele formele afspraken bij lange na niet gehaald worden. Overschrijding van deze normen brengt de veiligheid van de spoorbewoners en treinreizigers in gevaar en daarom heeft het ministerie beterschap beloofd.

Maar wat is er van deze beloftes terecht gekomen? Wat betekent dit voor spoorbewoners die te maken krijgen met een spooruitbreiding waardoor de (goederen-)treinen (permanent of tijdelijk) nog eens veel dichterbij de woningen voorbijrazen? Waarom wordt er over de ladingen en aslasten zo geheimzinnig gedaan? Vanuit de openbaarheid van bestuur en veiligheid van reizigers en bewoners is dit niet acceptabel.

### **Conclusie**

De eerdere uitspraken van staatssecretaris Mansveld aan de tweede kamer, dat de leefbaarheid zou verbeteren zien wij dus alvast écht anders.

---

<sup>6</sup> Onderzoek naar aanleiding van de ontsporing van een goederentrein bij Borne op 6 november 2013.

Het verdient volgens ons, mede gezien bovenstaand verhaal aanbeveling om eerst de tijdelijke en permanente effecten en risico's op de veiligheid door een onafhankelijke, Europese partij te laten onderzoeken en de conclusies ervan politiek en maatschappelijk te delen.



#### Bijlage 4: Negatieve financiële gevolgen voor mens en maatschappij

Waarom is recentelijk de Betuwelijn Rotterdam-Zevenaar aangelegd? Uit diverse officiële stukken begrijpen wij dat de hieronder liggende redenen het belangrijkste zijn:

- 1) Belang transport Rotterdamse haven naar het achterland
- 2) Geen passagierstreinen over hetzelfde net als goederentreinen
- 3) Treinen niet door de drukke steden
- 4) De verbinding moet langs bestaande overlaadplaatsen komen
- 5) Meer mogelijkheden voor meer passagierstreinen i.p.v. auto's
- 6) Vervoer per schip en dus extra overslag is niet meer nodig
- 7) Groeiende economie stimuleren en faciliteren

Na oplevering van de Betuwelijn komt het ministerie van Infrastructuur en Milieu met het plan "Meteren-Boxtel"; een goederenlijn dwars door Oost-Brabant mede omdat voor de bestaande Betuwelijn (Rotterdam-Zevenaar) de goederentreinen te veel moeten "omrijden".



- De (bovenste) rode spoorlijn illustreert de recentelijk aangelegde Betuwelijn waarvan de aansluiting met het Zuidelijke Ruhrgebied de komende jaren verder wordt geoptimaliseerd.
- De (onderste) blauwe spoorlijn illustreert de Brabantroute.
- De pijlen illustreren de wijze waarop het goederenvervoer vanaf (een stukje Betuwelijn) naar het Zuidelijk Ruhrgebied moet worden afgewikkeld, volgens ProRail.

Het aftakken van de Betuwelijn bij Meteren en het vervolgens transporteren van goederen op het tracé Meteren-Zaltbommel-Rosmalen-Den Bosch-Vught-Boxtel-Best-Eindhoven-Helmond-Venlo, is gezien de uitgangspunten van de Betuwelijn en de vele honderden miljoenen (miljarden?) die hieraan reeds zijn uitgegeven, dus niet acceptabel en nauwelijks meer uit te leggen.

ProRail geeft aan dat zij aan de wettelijke eisen omtrent geluid en trillingen zal voldoen. Maar als blijkt dat er toch niet voldaan wordt en de mensen langs het tracé Meteren-Zaltbommel-Rosmalen-Den Bosch-Vught-Boxtel-Best-Eindhoven-Helmond-Venlo er niet van kunnen slapen en de natuurgebieden toch aangetast worden? Wie gaat er dan opdraaien voor deze rampen en financiële consequenties? De burgers van Oost-Brabant? Gaat het rijk het hele tracé dan voorzien van de

peperdure trillings<sup>7</sup> en geluidsreducerende maatregelen? Krijgen we dan een soort Berlijnse Muur in de dorpen, steden en natuurgebieden van Oost-Brabant omdat het financieel niet anders kan, wettelijk toch blijkt te moeten en trillingsdempers en een muurtje niet voldoende? Wat als het vierde spoor in Vught-Noord/Den Bosch toch over de zichtbare en onzichtbare overblijfselen van Fort Isabella blijkt te gaan of het oorlogsmonument “Station Vught” verplaatst en beschadigd wordt? Wat als de Rijksmonumenten aan de Maijweg toch niet tegen het geweld van goederentreinen bestand blijken te zijn, wie gaat er dan voor deze maatschappelijke en financiële schade opdraaien? Aangezien de bovengenoemde vragen een desastreus maar reëel scenario schetsen, willen we hier nu extra de aandacht op vestigen. De risico’s en financiële effecten worden dus zeker in kaart gebracht? Het scenario: “we hebben dit nooit geweten, anders berekend, niet kunnen voorzien, etc” en risico’s van de huidige business case zijn hiermee hopelijk nog tijdig en correct geadresseerd.

Wij constateren dat overheden het tracé van Meteren-Zaltbommel-Rosmalen-Den Bosch-Vught-Boxtel-Best-Eindhoven-Helmond-Venlo in één adem met Betuwelijn zijn gaan noemen. Dat schetst in onze beleving een verkeerd beeld van de werkelijkheid. Meteren-Boxtel betreft immers een lijn die de Betuwe “even raakt” en vervolgens dwars door de dorpen, steden en natuurgebieden van Oost-Brabant gaat. We spreken hier dus eerder van een tweede Brabantroute met alle (financiële) consequenties van dien. Dat de Betuwelijn (tot aan Zevenaar) administratief niet rendabel genoeg is en dat er daarom een aftakking bij Meteren gemaakt dient te worden, vinden wij gezien alle eerdere investeringen in de infrastructuur, gecreëerde verwachtingen, financiële onderbouwingen en uitgangspunten van weleer, onbegrijpelijk en onacceptabel.

De meeste mensen die langs het spoor wonen en op basis van de leefomgeving en eerdere uitgangspunten van het rijk, provincie en gemeente, het huis hebben gekocht, krijgen te maken met een aanzienlijke waardedaling met alle consequenties van dien. Dat komt mede door de dichterbij komende hogere muur, het verdwijnen van groen en tientallen monumentale bomen, de tijdelijke en blijvende excessieve overlast van de bouw en bouwverkeer, maar ook vanwege het feit dat de zware goederentreinen tijdelijk en blijvend op maaiveldniveau veel te dicht op de huizen rijden. Reeds in september 2013 werd officieel duidelijk<sup>8</sup> dat de woningen aan het spoor aanzienlijk in waarde zouden gaan dalen. Planschade, nadeelcompensatie, Vughtse Regeling en andere aangehaalde regelingen, doen nog steeds geen enkel recht aan de enorme schade die ProRail de meeste spoorbewoners, natuur en maatschappij aandoet.

## Conclusie

Het verdient volgens ons, mede gezien bovenstaand verhaal aanbeveling om eerst de tijdelijke en permanente financiële effecten en risico’s door een onafhankelijke partij te laten onderzoeken en de conclusies ervan politiek en maatschappelijk te delen.

---

<sup>7</sup> Maatregelcatalogus spoortrillingen. Door: Grontmij Nederland B.V. De Bilt, 8 januari 2016.  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/02/29/bijlage-1-maatregelcatalogus-spoortrillingen>

<sup>8</sup> Ruim baan of zware wissel? Door: Areaal Advies; drs. Ellen Borgmeijer MBA