

Er loert gevaar op het Brabantse spoor. Een groeiend aantal treinwagons met gevaarlijke stoffen rijdt dagelijks dwars door Breda, Tilburg, Den Bosch en Eindhoven. Brabantse bestuurders maken zich zorgen over de veiligheid van hun inwoners. In de serie *Gif op het spoor* brengt deze krant de gevaren, gevolgen, zorgen en alternatieven in beeld.

Giftreinen: wat als het misgaat?

Er loert gevaar op het Brabantse spoor. Afgelopen jaar reden 11.378 treinwagons met brandbare vloeistoffen door Tilburg. Drie keer zoveel dan is afgesproken. Ook in andere Brabantse steden als Eindhoven en Breda is sprake van grove overschrijdingen. Dit tot zorg van Brabantse gemeenten, die vrezen voor een ramp. Dit roept de vraag op: wat gebeurt er als het echt misgaat?



INFOGRAPHIC SANDRA VAN DE LAAR/BD BRON: SCENARIOBOEK EXTERNE VEILIGHEID, EEN SAMENWERKING VAN ALLE VEILIGHEIDSGEGEBIEDEN IN NEDERLAND

Zoran Bogdanovic

Een man koopt een mondkapje bij de AKO op het station in Tilburg, checkt in en neemt de roltrap omhoog. Over tien minuten arriveert de Intercity-trein die hem naar Den Bosch zal brengen. Een goederentrein komt voorbij. Net als de laatste

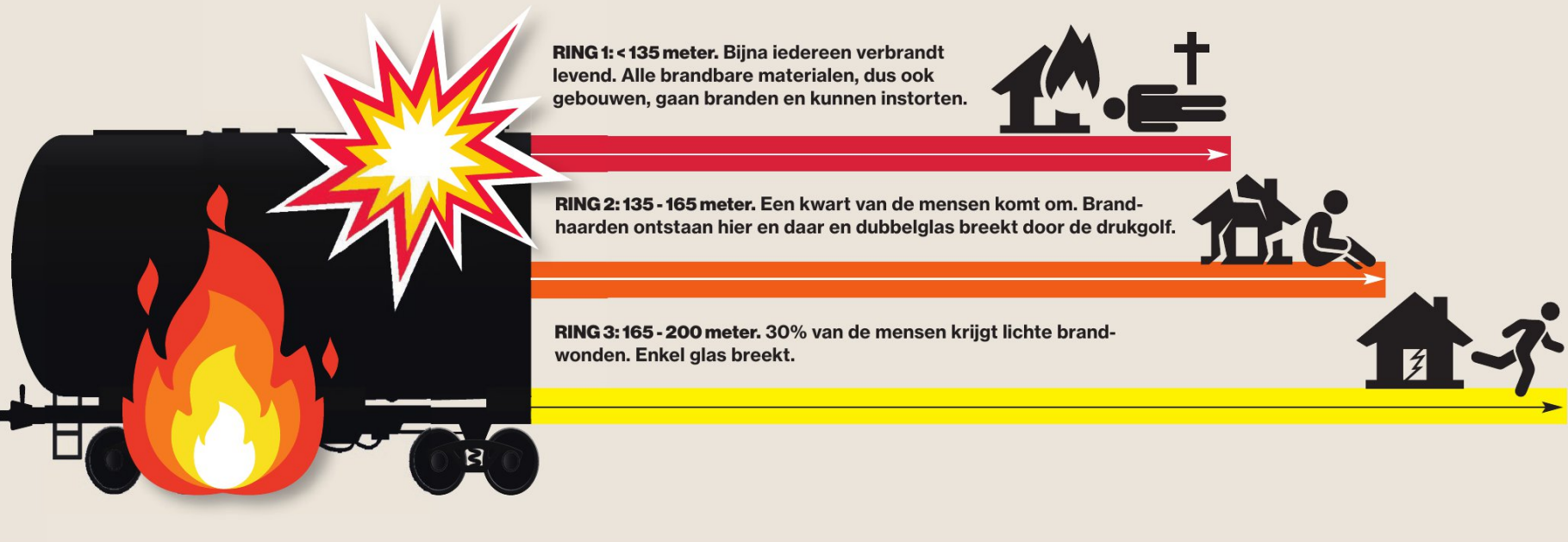
wagons het perron voorbij zijn, ontspreken zij met oorverdovend gekraak. Dan de explosie: een vuurbal van 80 meter schiet alle kanten op. De man verbrandt levend; evenals alle wachtenden op het perron. Dit is geen waargebeurd verhaal, maar wel eentje waarvan de kans dat het gebeurt steeds groter wordt. Over het Brabantse spoor razen elk jaar veel meer treinen met gevaarlijke stoffen dan de overheid als veilig beschouwt. Brabantse gemeenten protesteren daarom al jaren tegen de overschrijdingen. Maar hoe kan zo'n ramp eruitzien en wat zijn de gevolgen? We schetsen twee scenario's samen met Ronald Blokpoel, hoofdofficier van dienst bij de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant.

Scenario 1: explosie

Met loeiende sirenes arriveren ambulances en brandweerwagons op de Spoorlaan, waar auto's branden en gewonden op straat liggen. Ramen aan de overkant van het station barsten door de drukgolf van de explosie. Wie dicht bij het glas zit, overleeft het waarschijnlijk niet. De explosie duurde slechts een paar seconden. Toch zijn de gevolgen groot. „Bij zo'n explosie is het grote kwaad al geschied. Je kan alleen nog de gewonden helpen en de branden blussen”, zegt Blokpoel. Hij stuurt de brandweereenheden aan die op locatie arriveren. „Dicht bij het station in Tilburg staan veel gebouwen. Dit is een zegen en een vloek. Enerzijds vangen gebouwen de drukgolf op, anderzijds kunnen zij beschadigd raken of instorten. Dat kan een dilemma opleveren: stuur je je mensen naar binnen om te helpen, of wacht je op speciale eenheden die eerst het gebouw versterken? Op het station sluimert nog meer gevaar: de opengescheurde lpg-tank brandt nog en andere wagons met gevaarlijke stoffen kunnen nog exploderen. Blokpoel moet beslissen: het vuur blussen, met gevaar voor de brandweermannen, of het gebied alleen evacueren en de brand zijn gang laten gaan? „Je hebt weinig tijd om te

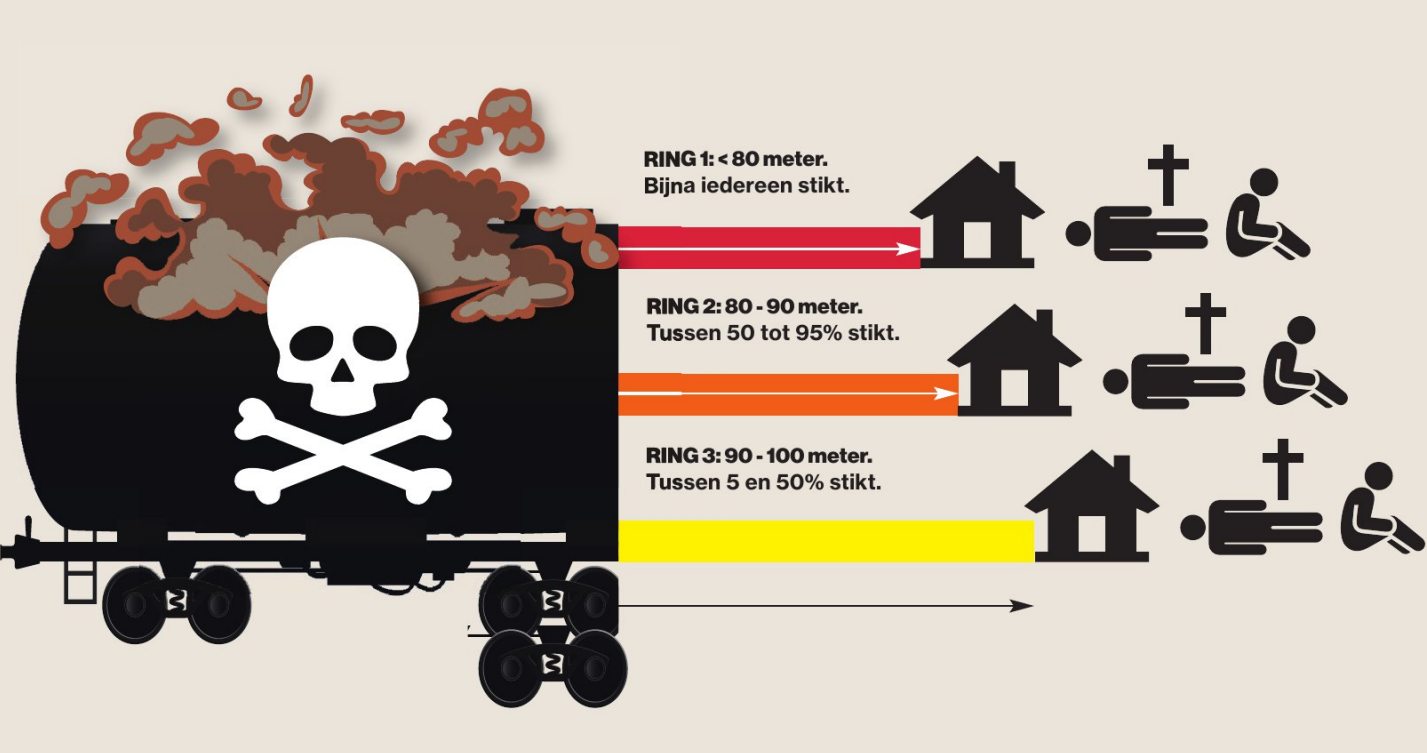
IMPACTZONE LPG-WAGON

Direct na het ongeluk staat de lpg-tank in vlam. Bij lpg is een kleine vonk immers genoeg om een explosie te veroorzaken. De explosie zelf duurt maar een paar tellen. Binnen de eerste impactzone zal alles dat brandbaar is, vlam vatten.



IMPACTZONE AMMONIAK WAGON

Het gevaar bij een lekkende wagon met ammoniak is vergiftiging. De stof is onzichtbaar en tast de slijmvliezen en longen aan, wat bij hoge concentraties kan leiden tot verlamming, ademhalingsproblemen en overlijden door verstikking. Omstanders die zich in de gifwolk bevinden, kunnen moeilijk vluchten.



IIINFOGRAPHICS SANDRA VAN DE LAAR/BD

beslissen. Maak je de juiste keus, dan ben je de held. Gaat het fout, hangen ze je op aan de hoogste boom.” De meeste mensenlevens worden gered met goede maatregelen en regelgeving. „Dat is in Nederland goed geregeld”, stelt Blokpoel. Zo mogen treinwagons met gevaarlijke stoffen niet direct achter elkaar rijden. In het voorbeeldscenario voorkomt dat verdere explosies. Ook investeert de overheid miljarden in de nieuwste variant van het ERTMS beveiligingssysteem, waardoor de machinist digitaal kan zien waar andere treinen zijn en de besturing verder geautomatiseerd wordt. Blokpoel: „De kans dat een scenario als dit gebeurt, is dan ook heel klein. We nemen in Nederland veel veiligheidsmaatregelen om rampen te voorkomen.” Daarbovenop is in 2015 de wet Basisnet ingevoerd. Daarin zijn plafonds opgenomen voor het aantal gevaarlijke stoffen per jaar, per traject om de kans op een ongeluk klein te houden. Maar deze papieren veiligheid wordt op de Brabantroute al jaren bedreigd door overschrijdingen die de kans op een ramp vergroten. Dit is niet altijd een explosie. Ook kan een dodelijke gifwolk uit de wagons ontsnappen. In scenario twee kijken we naar een ongeluk met ammoniak, een giftig gas.

Scenario 2: gifwolk „NL ALERT: Ongeval met giftige stof Tilburg station. Ramen en deuren sluiten en ventilatie uitzetten”, luidt de door hulpdiensten massaal verstuurd sms. Een wagontank met giftig ammoniak is gescheurd op het Tilburgse station. Wie niet meteen wegrent, zal snel stikken. De onzichtbare gifwolk daalt af naar de Spoorlaan en waait met de wind mee richting het gebouw van Interpolis. Wie binnen is, moeten daar blijven, adviseert Blokpoel. „Mensen zijn geneigd om te vluchten; dat is een instinct. Je kan beter rustig blijven en de brandweer zijn werk laten doen.”

Dicht bij het station in Tilburg staan veel gebouwen. Dit is een zegen en een vloek – Ronald Blokpoel, Veiligheidsregio

Brandweermannen dekken rioolputten af met matten en zandzakken om te voorkomen dat ammoniak via het riool de huizen van bewoners bereikt. Komt de stof toch gebouwen in, dan worden die ontruimd en de binnenlucht met grote pompen gereinigd. De gifwolk zelf wordt verdund met een waterscherm: duizenden liters water die in een nevel worden opgespoten.

Eerdere ongelukken Deze scenario's lijken op rampen die elders in Europa zijn gebeurd. Bij een lpg-explosie bij het Italiaanse Viareggio in 2009 kwamen 32 mensen om het leven nadat een trein vlak na het station ontspoorde. Omringende gebouwen stortten in. In het Belgische Wetteren stierf in 2013 een man nadat de giftige stof acylonytril via het toilet zijn woning inkwam. Deze ramp vond plaats net buiten het stadje, met weinig huizen in de omgeving. In Brabant kan een ramp veel de-sastreuzer uitpakken. In Tilburg wonen alleen al 200 meter van het spoor 17.000 mensen. Een groeiend probleem voor de toekomst: in de spoorzones van Tilburg, Breda en

Eindhoven rijzen kantoren en flatgebouwen, terwijl er steeds meer gevaarlijke stoffen over het spoor komen. „Toch is het spoor nog steeds een van de veiligste transportmethoden”, zegt Blokpoel, die het belang van de vervoerde chemicaliën benadrukt. „Zonder deze stoffen heb je geen samenleving: ze zijn nodig om ons voedsel te verpakken en auto's te maken. Het wordt pas een gevaarlijke stof als het uit de verpakking is. We doen ons best om ze niet uit die verpakking te laten komen.”

Een kans op een ramp met gevaarlijke stoffen is niet het enige probleem met langsrijdende goederentreinen: zo ook oorverdovend kabaal en trillingen die bewoners uit hun bed schudden. Kan een nieuw spoor de oplossing bieden? Te lezen in het volgende aflevering van de serie *Gif op het spoor*.

FONDS Bijzondere JOURNALISTIEKE PROJECTEN

Deze publicatie is tot stand gekomen met steun van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten (fondsbjp.nl)