

Brabant: zwicht niet voor mooie beloften

Brabant krijgt meer en meer goederen- en giftreinen te verhapstukken. Het Rijk dient de direct betrokken bewoners, dorpen en steden te compenseren voor deze overlast.

Attje Kuiken, Pieter Paul Slikker, Nathalie Peijs, Yusuf Celik, Arjen van Drunen, Hafid Bouteibi en Stijn Smeulders

OPINIE

Het afgelopen jaar denderden maar liefst 20.000 gifwagons door Brabantse steden en dorpen over de Brabantroute, het spoor tussen Rotterdam en Venlo. Al jarenlang worden risicoplafonds overschreden. Zo worden er drie tot vijf keer meer brandbare gassen vervoerd dan is afgesproken over het spoor in onze provincie.

Het *Brabants Dagblad* zette de cijfers vorige week nog eens op een rijtje: om het veilig te houden is afgesproken in Tilburg maximaal 3650 wagons met brandbare gassen op het spoor toe te staan. Toch passeerden er het afgelopen jaar 11.137 wagons met dergelijke lading de Tilburgse voordeuren. In Eindhoven is de situatie nog erger: in het eerste kwartaal van 2020 passeerden er meer gifwagons dan toegestaan voor het hele jaar.

Al jarenlang wordt Brabant aan het lijntje gehouden door het ministerie. Ja, er is aandacht voor de overlast door trillingen en geluid die door honderdduizenden inwoners van Brabant wordt erva-

ren. Ja, men probeert het aandeel van het vervoer over de Betuwelijn zo spoedig mogelijk te vergroten. Ja, er is oog voor de gevaren van het vervoer van giftige stoffen en die probeert men te beperken langs de dichtbevolkte Brabantroute. Maar de mooie woorden worden stelselmatig ingehaald door de explosieve praktijk.

Want zolang de Betuwelijn aan Duitse zijde niet is afgerond zijn de Brabanders het haasje. Waar we voor vele miljarden een spoortraject hebben aangelegd dat veilig en met geringe hinder goederen naar het Duitse achterland kan brengen, passeert een derde van het volume honderdduizenden voordeuren in het dichtbevolkte Brabant. Afronding van de Betuwelijn aan Duitse zijde is 'op zijn vroegst' voorzien in 2026, aldus de staatssecretaris.

Ondertussen koestert ProRail de ambitie om het aantal goederentreinen met nog eens de helft te laten groeien tot 2030. De komende tien jaar gaan we van ongeveer 45.000 goederentreinen naar 60.000 goederentreinen richting Duitsland. Dat in een periode dat de Betuwelijn nog niet gereed is. Om de Brabantroute te ontlasten wordt daarnaast de boog bij Meteren gerealiseerd. In Brabant weten we wat dat bete-

kent. Iets minder groei van het aantal goederen- en giftreinen via Breda en Tilburg, een forse toename langs het spoor van 's-Hertogenbosch richting Eindhoven en Helmond.

Kortom, de komende jaren krijgt Brabant meer en meer goederen- en giftreinen te verhapstukken. De spanning met de veiligheid voor onze inwoners zal toenemen. Door de toename van het aantal treinen maar ook omdat we in de spoorzones woningbouw realiseren – aangemoedigd door het Rijk, gedwongen door de enorme woningnood en door de zeer beperkte mogelijkheden tot het bouwen op locaties buiten de huidige stadsgrenzen.

Wat ons betreft is het tijd dat we als Brabant niet langer genoegen nemen met enkel mooie be-

loften vanuit het ministerie en de staatssecretaris. Het is tijd voor duidelijkheid, een eerlijk perspectief en compensatie voor de tussentijd. Daarom verzoeken we het Rijk, rechtstreeks via onze fractie in de Tweede Kamer en via onze fracties in de steden en de provincie, om drie zaken te realiseren:

1. Een Brabantse Spoormonitor: steeds weer worden we periodiek overvallen met nieuwe cijfers. De Betuwelijn komt toch weer later, het vervoer over het Brabantse spoornet is toch weer toegenomen, de risicoplafonds zijn toch weer overschreden. Als Brabantse volksvertegenwoordigers willen we in het belang van onze inwoners beter zicht op wat er speelt zodat we sneller kunnen ingrijpen. Daarom moet er een Brabantse spoormonitor komen die –

openbaar toegankelijk – op dagelijkse basis informatie verschaft over het volume van het vervoer per spoor, het aantal wagons in relatie tot de risicoplafonds, overlastmeldingen et cetera.

2. Een eerlijk perspectief: de inwoners van Brabant hebben niets aan mooie beloften die stelselmatig niet nagekomen worden. Van het Rijk verwachten we daarom een eerlijk perspectief over de ingebruikname van de Betuweroute en de consequenties daarvan voor het gebruik van de Brabantroute en de Meterenboog inclusief de voorziene consequenties op het vlak van overlast en veiligheidsrisico's. Ook verwachten we dat het Rijk aangeeft bij welk plafond een routeringsbesluit (tijdelijk verbod van vervoer van gevaarlijke stoffen over het reguliere spoornet) wél

▲ ILLUSTRATIE TOM JANSSEN

genomen wordt.

3. Compensatieregeling voor inwoners en steden: de druk op het Brabantse spoor, de overlast voor inwoners en de consequenties voor de ontwikkeling van de Brabantse steden van de toename in het vervoer van goederen en giftige stoffen is onmiskenbaar groot. Het is tijd dat het Rijk de getroffen steden van Brabant compensatie biedt voor deze overlast en risico's. We verzoeken het Rijk daarom om een compensatieregeling te ontwikkelen voor steden en dorpen die ten goede komt aan direct getroffen inwoners langs het Brabantse spoor waarbij de hoogte van de compensatie gerelateerd wordt aan de toename van volumes en overlast. Dit ook om reali-

satie van een oplossing langs het Betuwetraject te bespoedigen.

Het is hoog tijd dat Brabant zich niet langer in de luren laat leggen met vage bespiegelingen over toekomstige vermindering van de overlast terwijl het komende decennium forse groei wordt verwacht. Het is tijd voor perspectief en compensatie voor de Brabantse steden, dorpen en inwoners.

■ **Attje Kuiken**, Tweede Kamerlid PvdA; **Pieter Paul Slikker**, fractievoorzitter PvdA 's-Hertogenbosch; **Nathalie Peijs**, fractievoorzitter PvdA Helmond; **Yusuf Celik**, fractievoorzitter PvdA Tilburg; **Arjen van Drunen**, fractievoorzitter PvdA Breda; **Hafid Bouteibi**, fractievoorzitter PvdA Eindhoven; **Stijn Smeulders**, fractievoorzitter PvdA Provinciale Staten van Brabant.

