

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.

# De Betuweroute: een vergeefse reddingspoging

Over de Brabantroute rijden jaarlijks drie tot vijf keer zoveel wagons met gevaarlijke stoffen als is afgesproken, wat het gevaar op ongelukken vergroot. Opvallend, want **er ligt al een speciaal goederenspoor klaar** zodat deze stoffen niet dwars door de dichtbevolkte spoorzones van Breda, Tilburg, Eindhoven en Helmond hoeven: de Betuweroute.

160

De Betuweroute loopt van de haven in Rotterdam naar de Duitse grens en is 160 kilometer lang.

4,7

De aanleg van de Betuweroute kostte 4,7 miljard euro, ruim twee keer zo hoog als vooraf gedacht.



▲ De twee treinroutes van de Rotterdamse haven naar Duitsland. INFOGRAPHIC SANDRA VAN DE LAAR/BD

Zoran Bogdanovic

**H**et is het grootste infrastructuurproject sinds de Delta-werken: de Betuwelijn. Op 16 juni 2007 opende koningin Beatrix in een feesttent bij station Barendrecht officieel de spoorlijn die speciaal is aangelegd voor goederenvervoer. De 160 kilometer lange Betuwelijn loopt van de haven van Rotterdam tot de grens met Duitsland bij het Gelderse Zevenaar. Met het openen van dit spoor wilde de overheid het vervoer van gevaarlijke stoffen door dunbevolkt gebied laten lopen.

Toch rijden veel giftreinen over de Brabantroute. Dwars door de dichtbebouwde spoorzones van Breda, Tilburg, Eindhoven en Helmond rijden drie tot vijf keer zoveel treinen met brandbare gassen als is afgesproken in de wet Basisnet. De kans op een ongeluk wordt elk jaar groter en dat roept de volgende vraag op: waarom rijden deze goederentreinen niet via de daarvoor bestemde Betuweroute?

### Aftakkingen

Om te snappen waarom dat zo is, moeten we terug naar het verleden. In 1992 sloot de overheid met Duitsland het verdrag van Warnemünde. Hierbij verplichtte Nederland zich tot het bouwen van de Betuwelijn, met twee aftakkingen naar zuid en noord: de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal (Overijssel). Maar Nederland heeft deze nooit gebouwd. Treinen die rijden naar het Ruhrgebied – een populaire bestemming onder vervoerders – zijn sneller op hun bestemming via de Brabantroute.

Ook de Duitse regering is haar afspraken niet nagekomen. Het Duitse deel van de Betuwelijn zou tegelij-



kertijd met de Nederlandse af zijn, maar door protest van bewoners die zich zorgen maken om trillingsoverlast, worden de werkzaamheden constant uitgesteld. De nieuwste prognoses hebben het over 2031.

Er is nog een reden dat vervoerders eerder hun treinen door Brabantse steden sturen. Omdat er in Duitsland nog geen verlenging is van de Betuweroute, belanden treinen op het reguliere spoornet in Duitsland waar ze moeten afremmen voor passagierstreinen. Dit alles resulteert in het jaar na jaar overschrijden van de voorgeschreven risicoplafonds voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het Brabantse spoor.

### Van A naar B

„Risicoplafonds?“, zegt Pieter Hazejager, bij vervoersbedrijf Captrain verantwoordelijk voor Nederland. Het woord blijft even hangen. „Ik heb geen idee hoe hoog die zijn. Wel zijn wij verplicht om aan ProRail de lading van wagons te melden. Wat voor gevaarlijke stoffen we transporteren en hoeveel. Eerlijk gezegd ben ik als vervoerder niet bezig met risicoplafonds, maar dat is ook niet aan ons vervoerders om te managen.“

Hazejagers bedrijf vervoert duizenden tonnen gas van de Vlissingse haven naar het Limburgse Geleen en gebruikt daarvoor de Brabantroute. „Ik wil gewoon met een trein van A naar B rijden“, zegt hij. Helemaal nonchalant over het vervoer van gevaarlijke stoffen zegt hij niet te zijn. „We hebben ook een trein die voor 90 procent is beladen met gevaarlijke stoffen. Die sturen we dan weer wel via de Betuweroute naar zijn bestemming in Oberhausen.“

Om dit nog aantrekkelijker te maken kwam staatssecretaris Stientje van Veldhoven vorig jaar met maatregelen als tegemoetkoming voor vervoerders. Lagere kosten om de Betuweroute op te mogen voor de komende vijf jaar, mogelijk door een

subsidiepakket van 70 miljoen euro. De beslissing volgde na protest van Brabantse gemeenten over geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door goederentreinen en het vervoer van gevaarlijke stoffen door Brabant.

Hoewel de staatssecretaris van portemonnee trok, is het vervoer van gevaarlijke stoffen alleen maar toegenomen. Door Eindhoven denderden 2463 ketelwagons met vloeibare gassen, blijkt uit de eerste kwartaalcijfers van dit jaar. Daarmee is de aanbevolen veilige hoeveelheid voor één jaar al in de eerste drie maanden van 2020 bereikt.

Dat heeft nog een reden. Net als er over de snelweg ook nog oudere modellen auto's rijden, geldt dat ook voor goederentreinen over het spoor. Deze treinen beschikken niet altijd over de modernste veiligheidssystemen. Dit terwijl de moderne Betuwelijn hoge veiligheidseisen heeft en dus niet elke trein erop kan. Als gevolg hiervan moeten sommige goederentreinen via de Brabantroute omrijden. Nog meer gevaarlijke stoffen over het Brabantse spoor dus.

### Vrachtwagens

Dan blijft de prangende vraag hangen: waarom grijpt de overheid niet in, als jaar na jaar de afgesproken plafonds worden overschreden en de kans op ongelukken toeneemt? Het snelle alternatief is erger. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven kan met een zogenaamd routeringsbesluit sommige vervoerders verbieden om hun gevaarlijke stoffen over de Brabantroute te transporteren. Daarmee riskeert ze dat vrachtwagens de stoffen zullen vervoeren en de kans op een dodelijk ongeluk met deze stoffen op de snelweg is groter dan op het spoor.

Bovendien wil de overheid een schone transportsector in de toekomst. Nieuwe treinen rijden op elektriciteit en zijn daarom schoner dan vrachtwagens en schepen. Daar-

om stuurt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan op een zogenoemde *modal shift*: steeds meer goederenvervoer over het spoor. Ook is het doel om het reizigersvervoer over het spoor in 2040 te verdubbelen. Het zal dus steeds drukker worden op de Brabantroute. Want ook al ligt de Betuwelijn er, kiezen vervoerders er dus lang niet altijd voor. De Brabantroute is sneller (en dus goedkoper) en kent minder veiligheidseisen. Daarom vinden Brabantse gemeenten dat er andere oplossingen moeten komen, want jaar op jaar rijden er alleen maar meer treinen met gevaarlijke stoffen door Brabant.

FOTO JAN BOUWHUIS

### Energietransitie

In de toekomst kunnen dat er nog veel meer worden. Duitsland schakelt voor zijn energieproductie over van kolen naar gas. De kans is groot dat dat gas via Nederland zal worden vervoerd en dus op het Brabantse spoor terecht komt. Dit is waar staatssecretaris Van Veldhoven voor waarschuwt in een recente brief aan de Tweede Kamer. „Daarom wil ik in 2023 nieuwe vervoersprognoses maken voor weg, water en spoor. Dit is een goed moment omdat dan naar verwachting meer duidelijk zal zijn over hoe de energietransitie doorwerkt op het vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland.“

Maar 2023 is ver en de noodzaak voor snelle oplossingen voor het giftreinenprobleem is hoog. Na de zomer zal de staatssecretaris met nieuws komen over eventuele oplossingen. Gemeenten hebben ook inspraak bij het maken van nieuwe plannen. „Tot nu toe zijn de overlegconstructief geweest“, zegt wethouder Monique List, wethouder Mobiliteit van de gemeente Eindhoven. „Niet alleen gemeenten zijn partner, ook zit bijvoorbeeld de industrie aan tafel. Er spelen heel veel belangen. Deze puzzel oplossen is niet zo makkelijk.“

Hoe wordt die puzzel opgelost? In het volgende en laatste verhaal van de reeks 'Gif op het spoor' kijken we naar de alternatieve manieren om gevaarlijke stoffen te vervoeren, niet meer langs Brabantse achtertuinen en binnensteden.

FONDS Bijzondere JOURNALISTIEKE PROJECTEN

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

**Ik wil gewoon met een trein van A naar B**

– Pieter Hazejager, vervoersbedrijf Captrain