

## GIF OP HET SPOOR AFLEVERING 5

Er loert gevaar op de 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, de gevolgen, de zorgen en de alternatieven in beeld.

# Wat is 't alternatief voor de giftrein?

Moeten we juist méér spoor aanleggen om gevaarlijke stoffen te vervoeren? Of moeten we toch maar ondergronds gaan? En vlak water en weg niet uit. De alternatieven voor die drukke Brabantroute met haar giftreinen op een rij.

Zoran Bogdanovic

**E**en 750 meter lange goederentrein vertrekt vanuit de Rotterdamse haven – de grootste van Europa – naar Duitsland. In de containerwagons is een breed assortiment aan spullen te vinden: van tv's en kleren tot auto-onderdelen. Ook zijn er wagonwagons vol chemicaliën die ervoor zorgen dat onze samenleving blijft draaien. Ze staan in het ingrediëntenlijstje van onder andere plastics, schoonmaakmiddelen en brandstoffen. De tanks zijn van voor tot achter voorzien van een streep oranje verf die waar-

schuwt: gevaarlijke stoffen.

De trein dendert over de Brabantroute, van Moerdijk, via Breda dwars door Tilburg en Eindhoven.

Deze en andere Brabantse gemeentes maken zich zorgen om ongelukken, omdat er veel meer gevaarlijke stoffen over het spoor gaan dan is afgesproken. Zo passeerden in 2019 10.268 wagons met vloeibare gassen Eindhoven, terwijl dat er 2150 mochten zijn. Vijf keer zoveel als toegestaan.

#### Over de weg

Maar wat zijn de alternatieven voor het vervoer van deze stoffen? We bekijken de opties met bewindslieden en experts.

Bij de zoektocht naar alternatieven springt de vrachtwagen in het oog. Die is het goedkoopst, maar slechts 6,5 procent van de gevaarlijke stoffen wordt over de weg vervoerd. Genoeg ruimte voor opschaling, zou je kunnen denken. Toch zijn gemeenten en provincies tegen meer vrachtwagens met chemicaliën over de weg.

„Het wordt steeds drukker op de weg”, zegt de Brabantse gedeputeerde Christophe van der Maat (Mobiliteit). „Zeker op de snelwegen in Brabant. Meer vrachtwagens betekent ook meer files. Daarnaast is de kans op een ongeluk met een vrachtwagen veel groter, vooral als je je bedenkt dat veertig vrachtwagens met gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd door één trein of schip.”

Dat is ook de reden dat staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) niet optreedt tegen die overschrijdingen. Zij kan met een zogenoemd routeringsbesluit vervoerders verbieden om hun gevaarlijke stoffen over de Brabantroute te vervoeren, maar doet dat niet uit vrees voor drukte en groter gevaar voor ongelukken op de snelweg.

„Als het vervoer niet via route A gaat, dan moet het via route B”, laat haar ministerie in een reactie weten. „Dat betekent dat als het niet via het spoor gaat, het via de weg of het water moet.”

#### Over het water

De Nederlandse rivieren en kanalen lijken in ieder geval een veiliger alternatief. Minder gevaarlijke stoffen over de Brabantroute en meer over het Wilhelminakanaal, de Waal en de Maas. De provincie investeerde de afgelopen jaren miljoenen in het verruimen van bochten en het verstevigen van oevers en de bodem. Dit biedt ruimte aan grotere schepen, die meer gevaarlijke stoffen kunnen vervoeren.

Maar al die maatregelen worden



▲ Binnenvaarttanker op de Maas in Rotterdam. FOTO KOEN SUYK/ANP

deels tenietgedaan door de gevolgen van klimaatverandering. Langere periodes van extreme droogte zorgen steeds vaker voor laagwater, waardoor grote schepen soms niet kunnen varen, blijkt uit onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek. „En als schepen bij laagwater wel varen, kunnen ze vaak ook niet vol gelooft worden”, zegt Harry Killaars, expert gevaarlijke stoffen en spoorvervoer bij de Veiligheidsregio Midden en West-Brabant.

Ook druist vervoer via water in tegen de overheidsambities om CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Schepen stoten veel CO<sub>2</sub> uit. Killaars heeft daarom een andere oplossing: „Ik ben een groot voorstander van pijpleidingen. Die zijn veel schoner en veiliger dan treinen en schepen.”

#### Via een buis

Met een nieuwe ondergrondse buisleiding zou de Brabantroute voor een groot deel verlost worden van gevaarlijke stoffen. Ruwweg de helft van alle vloeibare gassen op de Brabantroute gaat naar het chemie-industrie-terrein Chemelot, bij Geleen. Hier wordt granulaat gemaakt (kleine plastic korrels) voor de productie van verpakkingen en auto-onderdelen,

maar ook voor handschoenen en spatborden ter bescherming tegen corona.

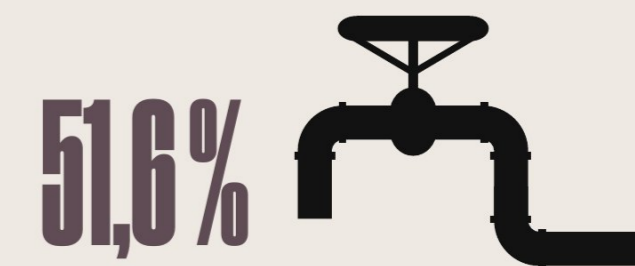
De eerste bouwplannen voor de pijpleiding zijn door een kamermeerderheid van tafel geveegd. Dit had te maken met protest van bewoners van Limburgse gemeenten en Helmond, die niet enthousiast werden van de maatregelen die komen kijken bij een pijpleiding.

Binnen 70 meter van de leidingen mogen geen bomen of struiken staan, terwijl de buis pal langs achtertuinen loopt. Een tweede punt van zorg is de controle die een luide helikopter om de twee weken uitvoert. Verschillende ministeries kijken nu samen met de industrie of een nieuw tracé voor de buis mogelijk is.

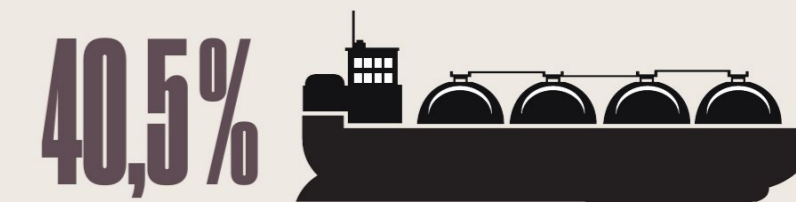
#### Of toch via meer spoor?

Er is nóg een alternatief om de Brabantroute te ontlasten: méér spoor. Dat is de natte droom van spoorgoederenvervoerders: nieuwe spoorlijnen zoals de IJzeren Rijn (van Antwerpen naar Duitsland) en de RoBel lijn (van Rotterdam, via Zeeland naar Antwerpen). Speciaal voor goederenvervoer, zodat hun goederentreinen niet hoeven af te remmen voor intercity's en sprinters.

## Hoe is het vervoer van gevaarlijke stoffen verdeeld?



■ 51,6 procent gaat via een pijpleiding.



■ 40,5 procent wordt met het schip vervoerd.



■ Vrachtwagens vervoeren 6,5 procent van de gevaarlijke stoffen



■ Slechts 1,4 procent gaat via het spoor.

Als de overheid hiervoor kiest, hoeven Brabantse gemeenten zich geen zorgen te maken over ongelukken met gevaarlijke stoffen in drukke binnensteden en woonwijken. Daarnaast zou de overheid haar CO<sub>2</sub>-emissiereducties bereiken. Maar de kosten van de aanleg van deze spoorlijnen lopen in de miljarden.

Overigens ligt er al een heel spoor dat was bedoeld om de Brabantroute te ontlasten: de Betuweroute. Deze wordt vaak gemeden, omdat die duurder is en meer veiligheidseisen kent. Daarnaast kan de Betuweroute de vraag naar goederenvervoer over twintig jaar niet meer aan, verwacht goederenvervoerder RailGood. De overheid kan deze route weliswaar uitbreiden met een noordelijke en zuidelijke vertakking – zoals in het vorige verhaal in de reeks omschreven – maar ook dat kost geld.

#### Lastige puzzel

Meer gevaarlijke stoffen over de weg, over het water, door een pijpleiding of over nieuw spoor? Al deze opties zijn ook bij het ministerie van I & W onderwerp van gesprek. Hoe dan ook: wil de overheid minder giftreinen door Brabant laten rijden, dan moet zij de portemonnee trekken.

Maar in plaats van minder treinen, kan het ministerie het maximale aantal gevaarlijke stoffen op het spoor verhogen. Hier wordt nu onderzoek naar gedaan en de resultaten worden na de zomer gepubliceerd. Mogelijk nog meer gevaarlijke stoffen over de Brabantroute dus.

De gemeenten en de provincie Noord-Brabant staan hier sceptisch

tegenover. Ze hebben dat ook aan de staatssecretaris laten weten. In hun brieven klagen zij niet alleen over te veel gevaarlijke stoffen over het spoor. Ook geluids- en trillingsoverlast, veroorzaakt door goederentreinen, is een belangrijk protestpunt.

„Vooropgesteld, het probleem is complex”, zegt gedeputeerde Van der Maat. „Maar we kunnen alleen serieus naar dergelijke plannen kijken als er goede veiligheidsmaatregelen komen. Of het nou een nieuwe spoorlijn is of van alle oplossingen een beetje, wij hebben structurele oplossingen nodig. Zodat we over tien jaar niet met hetzelfde probleem zitten opgescheept.”

Ligt dat nieuwe spoor er niet al? In het volgende verhaal in de reeks *Gif op het Spoor* kijken we waar het misgaat op de Betuweroute, de spoorlijn die juist is aangelegd om Brabant het vervoer van gevaarlijke stoffen te besparen.

FONDS Bijzondere JOURNALISTIEKE PROJECTEN  
met steun van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten (fondsbjp.nl)

## “Pijpleidingen zijn veel schoner en veiliger dan treinen en schepen

– Harry Killaars, expert gevaarlijke stoffen



▲ Een tankwagen wacht om bevoorrad te worden. FOTO GETTY IMAGES