

Er loert gevaar op het Brabantse spoor. Een groeiend aantal treinwagons met gevaarlijke stoffen rijdt dagelijks dwars door Tilburg, Den Bosch, Breda en Eindhoven. Brabantse bestuurders maken zich zorgen over de veiligheid van hun inwoners.

In de serie *Gif op het spoor* brengt deze krant in beeld wat de gevaren, de gevolgen, de zorgen en de alternatieven zijn.

Giftreinen: een gevaar voor Brabant?

Het is een rustige, heldere nacht als op 4 mei 2013 een Nederlandse goederentrein door het Belgische stadje Wetteren raast. **Er lijkt niks aan de hand, maar net wanneer de trein de bebouwde kom verlaat, ontsporen vijf wagons met daarin de giftige vloeistof acrylonitril.** Binnen één tel vat de sloot langs het spoor vlam: een oogverblindende rivier van vuur, driehonderd meter lang. Giftige rookwolken stijgen op en bedreigen huizen in de buurt. Via het rioolsysteem dringt de stof huizen in een straal van één kilometer rondom de rampplek binnen.

Zoran Bogdanovic

En man en zijn hond worden dood gevonden in een woning. Vierhonderd mensen belanden met ademklachten in het ziekenhuis. En dan is Wetteren nog een kleine plaats met 25.000 inwoners. Wat als een ramp als deze plaatsvindt in een drukbevolkte stad als Tilburg, Breda of Eindhoven?

Veel te veel giftreinen

De afgelopen jaren denderen steeds meer goederentreinen vol gevaarlijke en explosieve chemicaliën door de Brabantroute: het spoor dat van Dor-drecht, via Venlo naar Duitsland loopt. Dwars door de Brabantse binnensteden, waar vorig jaar maar liefst 20.000 gifwagons passeerden.

En dat is gevaarlijk. De overheid staat namelijk toe dat er drie tot vijf keer zoveel brandbare gassen worden vervoerd dan is afgesproken. Neem Tilburg. Om het veilig te houden, heeft de overheid afgesproken maximaal 3650 wagons met brandbare gassen over het spoor toe te staan. Toch waren dat er afgelopen jaar 11.137. Dat zijn er meer dan dertig per dag. In Eindhoven is de situatie nog erger: in het eerste kwartaal van 2020 passeerden er meer gifwagons dan is toegestaan voor het hele jaar. Dit blijkt uit cijfers van spoorwegbeheerder ProRail.

11.137

■ In Tilburg passeerden vorig jaar 11.137 wagons met brandbare gassen. Om het veilig te houden staat de overheid er maximaal 3650 toe.

De meest vervoerde gevaarlijke stof is LPG, dat via de havens van Vlissingen, Rotterdam en Antwerpen op de Brabantroute terecht komt. LPG is een autogas dat ook gebruikt wordt om plastic producten van te

maken: van voedselverpakkingen tot handschoenen voor de supermarkt-medewerker in coronatijd.

Een vitaal goed dus, maar daarom niet minder brandgevaarlijk. Een ongeluk met deze stoffen kan leiden tot een explosie in een van de Brabantse spoorzones waar druk gebouwd wordt. De kans op een ongeluk is weliswaar klein, maar stijgt toch als er meer gevaarlijke stoffen vervoerd worden dan afgesproken.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) wil echter in plaats van minder méér giftreinen toestaan, maar dan wel, claimt het, zonder het risico op een ongeluk te vergroten.

'Vuurbal van 80 meter'

„Je krijgt de indruk dat het ministerie zich geen bal aantrekt van zijn eigen afspraken”, zegt emeritus-hoogleraar veiligheidskunde Ben Ale via de telefoon. De overheid speelt volgens hem met vuur als ze meer giftreinen toestaat. „Al vanaf de jaren 80 is hard gewerkt om tot een deal te komen over het vervoer van deze stoffen. Nu – vijf jaar na het vastzetten van de afspraken – beginnen we weer opnieuw.”

Ale schetst kort twee scenario's bij een ongeluk met LPG in een stad.

“Je krijgt de indruk dat het ministerie zich geen bal aantrekt van zijn eigen afspraken

–Ben Ale, emeritus-hoogleraar veiligheidskunde

„Een wagon ontploft meteen. Dan krijg je een vuurbal met een straal van een meter of 80. Alles in die vuurbal gaat dood. Of de wagon raakt lek en ontploft. Dan krijg je een gaswolk. Waait die de verkeerde richting op en ontploft die, dan heb je de hele binnenstad te pakken.”

Maar volgens het ministerie van I&W is er geen reden tot paniek. Het maximale aantal toegestane wagons zou expres laag gehouden zijn, om het gebruik van de Brabantroute te ontmoedigen. Het idee was om vervoerders te stimuleren de speciaal voor goederenvervoer aangelegde Betuweroute te gebruiken.

Dat schreef staatssecretaris Stientje van Veldhoven in een brief aan de Tweede Kamer vorig jaar. De veiligheid langs de Brabantroute is volgens haar dan ook 'nergens in het geding'.

'Vragen om problemen'

Veiligheidsexpert Ale gelooft daar niet in: „Bij het opstellen van de maxima aan wagons met gevaarlijke stoffen is rekening gehouden met een buffer tussen spoor en woningbouw. Als de staatssecretaris het aantal toegestane wagons vergroot, vreet ze die

buffer op. Dat is vragen om problemen.”

Twee jaar terug botste een vrachtwagen tegen een goederentrein in Moerdijk. Vijf jaar geleden reed een NS-trein in Tilburg tegen een stilstaande goederentrein, waarbij het explosieve gas butadieen vrijkwam. Enkele politieagenten raakten onwel. „Als die ongelukken vergeten raken,” zegt Ale, „denkt iedereen: 'het zal wel weer goed komen'. Maar de overheid moet haar eigen grenzen van het vervoer van deze stoffen handhaven.”

En handhaven, dat kan de staatssecretaris. Zij kan sommige vervoerders verbieden om via de Brabantroute te rijden met een zogenoemd routeeringsbesluit. Vooral nog gaat dat niet gebeuren, laat het ministerie van I & W weten: 'We sluiten dit naar de toekomst toe niet uit, maar voor nu zetten we met alle betrokken partijen in op een andere aanpak. Een routeeringsbesluit is echt een laatste redmiddel.'

In plaats daarvan zegt het ministerie 'al langere tijd' te werken aan een strategie om het aantal giftreinen te verkleinen. 'Dat doen we samen met vervoerders, de chemische industrie

WAT GAAT ER ZOAL OVER HET SPOOR?

Categorie A: brandbare gassen

■ Voornamelijk LPG, gebruikt om kunststof producten van te maken. Van voedselverpakkingen tot plastic handschoenen (actueel in verband met het coronavirus).

Categorie B2: toxische gassen

■ Ammoniak, gebruikt in schoonmaakmiddelen en koelinstallaties.

Categorie C3: brandbare vloeistoffen

■ Methanol, gebruikt om brandstoffen te maken, of andere chemicaliën waarvan uiteindelijk kunststof wordt gemaakt. ■ Ethanol (voornamelijk gebruikt als brandstof, maar ook in dranken).

Categorie D3: toxische vloeistoffen:

■ Acrylonitril, plastics voor de auto-industrie, windmolens en luchtvaart. Tegelijkertijd wordt het gebruikt voor alledaagse plastics, van tuinmeubelen tot LEGO speelgoed.

TRANSPORTETIKETTEN
10 procent van al het goederentransport over het spoor bestaat uit gevaarlijke stoffen. Toxisch of brandbaar, gas of vloeistof: de lijst is lang.



en gemeenten.' Maar het probleem van te veel giftreinen is al jaren bekend bij de overheid en de aantallen wagons nemen elk jaar toe.

Een Brabants blok

Op plekken waar een ramp het meest desastreus is – de Brabantse binnensteden – wordt juist nu en in de toekomst veel gebouwd. Steeds dichterbij op het spoor. De gemeente Eindhoven bouwt de komende twintig jaar achttien duizend woningen in de buurt van haar twee treinstations en ook voor de spoorzones van Tilburg, Deurne, Breda en Helmond zijn duizenden woningen en kantoorruimtes gepland. Dit betekent veel meer mogelijke slachtoffers bij een ongeluk, wat leidt tot zorgen bij vijftien gemeenten aan de Brabantroute.

Zij vormen een Brabants blok dat in Den Haag lobbyt voor alternatieve transportroutes. Ze willen meer vervoer via de Betuweroute, meer containerschepen over de rivieren, de opleving van oude spoorroutes en een buisleiding naar industrieterrein Chemelot bij Geleen. Daar gaat de helft van alle LPG heen die aankomt in de havens. De gemeentes krijgen steun van de provincie.

„Wij kunnen wel roepen: ga voor een routeeringsbesluit,” zegt VVD-deputeerde Christophe van der Maat, verantwoordelijk voor mobiliteit, „maar dat is een paardenmiddel. Die stoffen moeten toch vervoerd worden, dus het kan gebeuren dat enorm veel vrachtwagens met gevaarlijke stoffen dan over de snelweg zullen gaan. Dat is nog veel gevaarlijker. Wij pleiten voor toekomstbestendige oplossingen.”

Orde op zaken stellen

„Waarom gaf men ons valse hoop?” Net als Liliane Claus na drie doorgebrachte dagen in een schoolgebouw terugkeert in Wetteren, wordt ze weer geëvacueerd door de politie. Onverwachts duiken in het riool hoge waarden acrylonitril op en zelfs een jaar later weet men niet wat de plotse stijging heeft veroorzaakt, schrijven onderzoekers van het Nederlandse Instituut Fysieke Veiligheid in hun analyse van de ramp.

Onvoorspelbaarheid en dilemma's spelen een grote factor bij rampen van dit formaat. Moet je als brandweer blussen, of afstand bewaren, anticiperen op een volgende explosie? En evacueer je bewoners, of zorg je juist dat ze binnen blijven? Het zijn vragen die levens kunnen redden, of juist kosten.

Vragen die je graag wil vermijden als overheid, die nu tegenstrijdige signalen afgeeft. Enerzijds zegt zij dat de Brabantroute veilig is. Anderzijds belooft ze al jaren het aantal giftreinen terug te dringen, zonder succes. „Die vervoersjongens willen vervoeren, de risico's voor de omgeving doet ze niet zoveel”, concludeert veiligheidsexpert Ale. „Het is de taak van de overheid om orde op zaken te stellen.”

Explosies, rookwolken en sirenes. Wat als een gifrein explodeert op een station in Brabant? Volgende week te lezen in de reeks *Gif op het spoor*, mogelijk gemaakt door het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten.