

# Eng idee... Dalfsen, maar dan met gif

BN DE STEM  
27-02-2016

door Nico Schapendonk

**DEN BOSCH.** Dat kan ook in West-Brabant gebeuren: een trein die net als in Dalfsen op een overweg tegen een hoogwerker knalt en ontspoord.

En als dat een goederentrein vol chemicaliën is? Wat dan?

Het zijn actuele vragen en het toeval wil dat juist het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Brabant gisteren onderwerp van debat was tijdens een 'rondetafelgesprek' in het provinciehuis in Den Bosch.

Het blijkt dat er veel onvrede heerst in West-Brabant. Niet alleen bij mensen als Gabriël van der Heijde van de Vereniging Alternatief Goederenvervoer VAG ('We zijn in de steek gelaten'), maar ook bij burgemeesters als Jac Klijs van Moerdijk ('Veel aandacht voor Brabant, weinig voor West-Brabant') en Giel Janssen van Halderberge ('Als er iets fout gaat, komt niet alleen een strookje langs het spoor in de problemen. Dat gaat veel verder').

Ze zijn niet bijzonder onder de indruk van de nuancering die wordt aangebracht door woordvoerders van ProRail en vervoerder DB Schenker. „Van al het goederenvervoer in Nederland gaat slechts twee procent over het spoor. Daarvan valt slechts 0,2 procent in de categorie gevaarlijke stoffen”, zegt Inès Plasmans van ProRail.

Jelle Rebbers van DB Schenker ('onderdeel van Deutsche Bahn, dus Duitse degelijkheid') beaamt dat een 'moderne samenleving risico's kent'. Maar hij vindt dat de tegenstanders van giftreinen te zwart-wit in stelling brengen.

## 50.000

In 2020 mogen er volgens de laatste regels maximaal 50.000 goederentreinen rijden op het spoor tussen Lage Zwaluwe tot aan Roosendaal, ook wel de West-Brabantroute genoemd.

Zo wordt regelmatig voorspeld dat er in het jaar 2020 50.000 goederentreinen over de West-Brabantroute rijden. „In 2005 waren er dat 8.000, nu zijn het er ongeveer even veel. Dus waarom zouden het er in 2020 opeens 50.000 zijn? Het aantal van 50.000 is een maximum”, onderstreept Rebbers.

Terwijl hij dat zegt, zit Van der Heijden van de VAG hard 'nee' te schudden. Hij heeft al eerder het vermoeden geuit dat er met de cijfers wordt 'gesjoemeld' en nu reageert hij: „Als er niet meer treinen gaan rijden dan 8.000, had dat aantal dan als plafond aangehouden!”

Los van de vraag of de statistie-

## 20

Volgens de GGD Brabant ondervindt twintig procent van de mensen die in de buurt van het spoor woont 'ernstige hinder' van goederentreinen.

ken kloppen, het staat buiten kijf dat er West-Brabanders zijn die lijden onder de directe nabijheid van het goederenspoor. Zo ondervindt twintig procent van de omwonenden 'ernstige hinder' van trillingen, zegt Marieke van Ballegoij van de GGD Brabant.

Daar blijft het niet bij: „Bewoners die bij het spoor wonen hebben weinig mogelijkheden om hun leefbaarheid te vergroten. Ze kunnen niet veel doen aan het probleem waar ze wel onder lijden. Gezondheid is ook een kwestie van welbevinden. Je moet jezelf wel fijn voelen in je eigen huis.” Wat dat laatste betreft voelt Klijs van Moerdijk zich wat eenzaam. Volgens hem gaat het nooit over de West-Brabantroute: „Het is wel heel erg stil in de rest van de provincie.” Van der Heijde van de VAG vindt dat ook: „Dit onderwerp moet met stip hoger op de agenda.”

Maar waarom? Alle routes door Brabant zijn 'veilig genoeg', sputtert Plasmans van ProRail tegen.

Ja, en er is helemaal geen sprake van een toekomstige 'tsunami van ketelwagens', beweert Rebbers van DB Schenker.

Het zal allemaal wel, constateert Klijs: „U gaat de mist in, zolang je niet aan de omwonenden kunt uitleggen hoe wordt berekend wat veilig is.”

Daar is Nico van Mourik, directeur van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant, het helemaal mee eens: „Burgers zijn niet per definitie bang. Maar het lijkt alsof leefbaarheid langs het spoor ondergeschikt is gemaakt aan andere belangen. Doe daar iets aan.”

