

# Opkomen voor een veilige stad

*Het Comité Stop de Chloortrein door Utrecht (1978-1981)*



Leden van het Comité SCU kalken de leus 'Weg met de giftrain' op de overgang van de Oosterspoorbaan met de Abstederdijk (eind maart 1979). Foto: Collectie Maria Smit

*Twéeënhalff jaar lang voerde het Comité Stop de Chloortrein door Utrecht actie tegen railvervoer van chloor en andere gevaarlijke stoffen dwars door Utrechtse woonwijken. Het comité slaagde erin het thema op de agenda van de gemeentepolitiek te krijgen, maar kon aan de realiteit van die transporten weinig veranderen.*

## EELCO BEUKERS

Zaterdagmiddag 24 november 1979.<sup>1</sup> Op de kruising van de Oosterspoorbaan en de Burgemeester Reigerstraat verzamelt zich een groepje actievoerders. Het winkelend publiek - het is sinterklaastijd - ziet hen een spandoek ontrollen met de leus 'Stop de giftrain'. Terwijl de spoorwegovergang voor alle treinverkeer wordt afgesloten, zingt een vrouw met megafoon het lied *Zie ginds komt de giftrain*. Een speelgoedtreintje be-

gint rook te verspreiden. Na een half uur is de bezetting voorbij. Het Comité Stop de Chloortrein door Utrecht (Comité SCU) heeft het Utrechtse publiek op ludieke wijze geattendeerd op de onwenselijkheid van treintransporten met gevaarlijke stoffen door Utrechtse woonwijken. Vijfentwintig jaar later kunnen veel Utrechters zich het verzet tegen 'de chloortrein' nog herinneren. Het Utrechtse comité wist lokaal de politiek en landelijk de publiciteit te bereiken. Hoe is dit comité ontstaan, wat wilde het

en welke betekenis heeft het gehad voor de recente afschaffing van de chloortrein?

## *Trillingen en chloorgas*

Toen het Comité SCU op 21 november 1978 werd opgericht, kende met name Oudwijk al een geschiedenis van protest. Dat was niet zozeer gericht tegen chloor, als wel tegen overlast van het goederenvervoer over de Oosterspoorbaan - vooral in de vorm van zware trillingen. De impact van dat vervoer werd nog vergroot doordat dit spoor (anders dan andere tracés door Utrecht) nooit was opgehoogd. De treinen reden op ooghoogte vlak langs de huizen en kruisten niet minder dan negen straten. Dat alles leidde tot een gevoel van onveiligheid en angst voor scheuren in de muren.



Spoorlijnen door Utrecht. De chloortransporten uit Delfzijl en Hengelo passeerden Utrecht in feite tweemaal. Vanuit Amersfoort reden de treinen naar het rangeerterrein Lunetten. Daar werd 'kop' gemaakt, dat wil zeggen dat de locomotief werd afgehaakt en dat er aan de andere kant van de trein een locomotief werd geplaatst. Die reed de ketelwagens weer naar het noorden om daar het spoor richting Rotterdam in te slaan. Het protest concentreerde zich op de Oosterspoorbaan, waar geen chloortreinen langskwamen, maar wel andere chemische transporten. Kaart: Bert Stamkot (map), Amsterdam.

De protesten in Oudwijk trokken de aandacht van de zogeheten 'Muurkrant-organisatie', het collectief dat de *Muurkrant* uitgaf. Deze progressieve krant op posterformaat was de luis in de pels van het Utrechtse gemeentebestuur. Eén van haar aandachtspunten was veiligheid in de stad. In dit kader was de Oosterspoorbaan interessant. Scheurvorming was één ding maar welk gevaar schuilde er in al die ketelwagens die de huizen rakelings passeerden? Nadat de redactie vergeefs had proberen uit te vinden welke stoffen er over dit tracé werden getransporteerd trok zij in no-

vember 1977 de conclusie dat het wel moest gaan om 'de beruchte chloor-trein' die bij ontsporing 'een dood spoor door de wijk die in de wind ligt' zou trekken. Deze conclusie was onjuist - de Oosterspoorbaan was zo'n beetje de enige spoorlijn door Utrecht waar geen chloortreinen reden - maar in de kern was het verzet begonnen.

### Groeiende onrust

Ongerustheid over chloortransporten had op zichzelf eerder kunnen ontstaan. Het structurele chloorvervoer van Hengelo (en later Delfzijl) naar Rotterdam was al in 1949 op gang gekomen

en heeft Utrecht vermoedelijk altijd aangedaan. Dat deze transporten pas in 1977 begonnen op te vallen, heeft vooral te maken met een verandering in de publieke opinie.

Illustratief daarvoor is de nog lauwe reactie op een spoorwongeluk in 1970. In de nacht voor Koninginnedag ontspoorde bij de Utrechtse Pelikaanstraat een goederentrein met twee (vrijwel lege) chloorketelwagens. Ze bleven heel en er waren geen gewonden, maar de ravage was enorm. De hulpdiensten en het Utrechtse publiek leken er luchtig mee om te gaan. Pas de volgende ochtend, bij het begin van de takelwerkzaamheden, werden enkele huizen ontruimd. Ondertussen kwamen vele Utrechters, onder wie de burgemeester, gezellig een kijkje nemen en marcheerden de muziekcorsen al toeterend langs - het was immers Koninginnedag.

Die onbezorgde houding was tien jaar later ondenkbaar. Het Nederlandse publiek was inmiddels geconfronteerd met een reeks spectaculaire ongelukken met gevaarlijke stoffen, zoals de ontploffing bij de DSM in Geleen (1975, 14 doden), de ontsporing van twee Amerikaanse chemietreinen (1978, 17 doden) en de ontploffing van een tankwagen in het Spaanse Los Alfaques (1978, 215 doden). Er waren natuurlijk al vaker ongelukken gebeurd, maar dit was een opvallende reeks in korte tijd. Bovendien was het land in de ban van het protest tegen kernenergie, waarbij de discussie al evenzeer draaide om de vraag of burgers genoeg moesten nemen met de mogelijkheid van een catastrofale ramp, ook al was de kans daarop



miniem. En ten slotte accepteerden burgers het 'gaat u maar rustig slapen, de overheid zorgt voor u' niet meer. De ontsporing van een (lege) chloortrein bij Tilburg (13 mei 1978) wekte dan ook veel meer beroering dan het vergelijkbare Utrechtse ongeluk in 1970.<sup>2</sup> Al vóór Tilburg hadden twee wakere PvdA-gemeenteraadsleden, Aad Burger en James van Lidth de Jeude, B&W vragen gesteld over chemische transporten door Utrecht. De reactie van het gemeentebestuur was een afhoudende: hoewel het geen idee had van wat er precies passeerde, vertrouwde het college volledig op bestaande rampenplannen. Voorlichting aan de bevolking vonden B&W 'weinig zinvol'. Ongetwijfeld prikkelde deze opstelling de Muurkrant-organisatie eind 1978 tot de oprichting van het Comité SCU.

### *Dubbele doelstelling*

De doelstelling van het comité was minder helder dan de naam doet vermoeden. Aanvankelijk hadden de initiatiefnemers zich inderdaad willen concentreren op het stoppen van de chloor-

trein. Het simpelweg omleiden via een nieuw tracé buiten de stad was daarvoor geen oplossing: een chloorwolk kon over vele kilometers afstand dodelijk zijn. Chloortransport over zee was een beter idee.

Voor de bewoners van Oudwijk was dat echter geen oplossing. Zij wilden een eind aan alle goedertransporten langs hun deur. Daarom werd de doelstelling al tijdens de oprichtingsvergadering van het comité verbreed. Het kantte zich nu tegen *alle* 'giftreinen'. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen chloortransport - dat sowieso uit Utrecht moest verdwijnen - en alle overige transporten - waarvoor een nieuwe goederenspoorlijn moest worden aangelegd ten oosten van de stad. Het voordeel van deze invalshoek was dat er een breed front was gecreëerd, het nadeel dat het comité twee doelstellingen tegelijk had.

Vanaf de oprichting ontplooidde het Comité SCU een grote verscheidenheid aan activiteiten. De twintig tot dertig leden verzamelden informatie, maakten

op basis daarvan een uitvoerige informatiebrochure, schilderden leuzen bij spoorwegovergangen, verkochten affiches, informeerden de pers en bezetten dus eenmaal een spoorwegovergang - overigens naar aanleiding van een spectaculair treinongeluk met chloor bij het Canadese Mississauga (10 november 1979). Belangrijk was ook het bewerken van de gemeenteraad. Het comité wist het veiligheidsbeleid rond chemische transporten verschillende malen op de agenda te krijgen. Daarbij boekte het kleine succesjes. Zo moesten B&W erkennen dat het informeren van de burgerij wél belangrijk was. En ook kon het college niet volhouden dat het niet hoefde te weten welke gevaarlijke stoffen Utrecht passeerden.

Het inwinnen van dat soort informatie bleek echter lastig. NS kon alleen achteraf rapporteren en uitsluitend tegen betaling. Slechts in geval van een calamiteit kon NS direct (en gratis) vertellen welke stoffen een trein bevatte. Dit wekte bij actievoerders en raadsleden

*Tijdens de bezetting van de spoorwegovergang bij de Burgemeester Reigerstraat (24 november 1979) zongen leden van het Comité Stop de Chloortrein door Utrecht het lied 'Zie ginds komt de giftrein' en lieten ze rook ontsnappen uit een speelgoedtreintje*

*Foto's Collectie Maria Smit*

veel onbegrip en wantrouwen. Uiteindelijk besloot het college gegevens op te vragen over één week zodat het publiek, de raadsleden én de hulpdiensten een globaal idee kregen van de aard van de transporten door Utrecht. Volgens burgemeester Vonhoff was dit overigens 'vooral een psychologische zaak', een manier dus om het Komité SCU tevreden te stellen.

### *De motie-De Vos*

Tevreden was het comité echter allesbehalve. De raad sprak zich namelijk niet principieel uit tegen gevaarlijke transporten door de stad. De actie van 24 november 1979 was mede bedoeld om de raad ertoe te bewegen dat alsnog te doen.

Tot op zekere hoogte lukte dat. Op 11 december namen de gemeenteraadsleden op voorstel van Barry de Vos (PvdA) een motie aan waarin zij vroegen om de ontwikkeling van plannen voor een goederenspoorlijn 'buiten de bebouwde kom'. De motie werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen - zelfs de VVD was voor. Dat kwam deels doordat burgemeester Vonhoff de angel eruit had gehaald: aanvankelijk luidde de motie dat de plannen ook moesten worden *uitgevoerd*. Maar het had er ook mee te maken dat de raadsleden wisten dat alles afhankelijk was van de bereidheid van de Nederlandse regering om het fenomenale bedrag van f 200 miljoen op tafel te leggen. De motie was dan ook tot op zekere hoogte symboolpolitiek. In de praktijk van het goederentransport veranderde helemaal niets.

### *Een maatje te klein*

Achteraf gezien vormen de bezettingsactie en de daaropvolgende motie-De Vos het hoogtepunt uit de geschiedenis van het Komité SCU. Zeker: ook daarna heeft het comité zich nog geweerd, onder andere met de demonstratieve aanbidding van

## De laatste chloortrein door Utrecht

*In 1993 kwam ten zuiden van Amsterdam de 'Zuidtak' gereed. Dankzij deze nieuwe spoorlijn was het voor het eerst mogelijk om (zonder het centrum van Amsterdam aan te doen) in één keer door te rijden van Amersfoort naar Rotterdam. Tot dan toe had de chloortrein de kortste route genomen, via Utrecht. Dat kon echter niet in één keer: bij Lunetten moest hij van rijrichting (en locomotief) wisselen.*

*Omdat deze rangeerbeweging als minder veilig geldt dan gewoon doorrijden gaf NS de voorkeur aan de omweg via de Zuidtak. Dit tot groot ongenoegen van de bewoners van het Gooi en Amsterdam-Zuidoost: zij kregen nu de chloortrein voor hun deur. Hun protesten hadden evenwel geen effect: vanaf 23 mei 1993 rijden er geen chloortreinen meer door Utrecht.*

een bankbiljet van f 200 miljoen aan het gemeentebestuur - een 'royaal gebaar' om verlegging van de Oosterspoorbaan mogelijk te maken. Ook ontstond enige ophef toen comitéleden meenden dat het gemeentebestuur de voor zoveel geld aangekochte weekcijfers van NS had laten manipuleren. Maar allens werd duidelijk dat het comité tegen zijn grenzen aanliep.

Deels was dat het gevolg van de dubbele doelstelling. *Chloortransport* was eigenlijk geen Utrechtse maar een landelijke zaak, waarover overheid, NS en bedrijfsleven al sinds 1969 aan het steggelen waren en die was verweven met complexe kwesties als de economische ontwikkeling van het noorden, de landelijke energiepolitiek, de werkgelegenheid in Twente en de concurrentiepositie van Akzo. Om dit probleem op te lossen had het comité zijn acties tot nationaal niveau moeten opschalen. Het Komité SCU wisselde weliswaar informatie uit met andere comités en nam zelfs deel aan een vanuit Rotterdam georganiseerde landelijke actiedag (16 mei 1981), maar dat leidde niet tot een organisatie die nationaal een vuist kon maken.

Daar komt wellicht ook doordat veel leden van het comité toch vooral geïnteresseerd leken in die andere doelstelling: de verlegging van de Ooster-

spoorbaan. Hier wreekte zich dat het comité er onvoldoende in slaagde aanhang te werven buiten Oudwijk en gedeeltelijk het karakter behield van een *not in my backyard*-club. Overigens was ook voor verlegging van de Oosterspoorbaan de lokale politiek een maatje te klein: Utrecht kon de benodigde f 200 miljoen onmogelijk zelf opbrengen.

### *Het einde van het comité*

Kortom: de problematiek was, in de woorden van voorzitter Maria Smit, 'te groot'. Daar kwam nog eens bij dat het comité draaiende werd gehouden door een kleine kern. Maria Smit: 'Het lukte wel om mensen te informeren, maar om ze er echt bij te betrekken, zodat ze actief werden... nou joh, je bleefbellen en er achteraan gaan. Dat was gewoon heel veel werk.' Toen zij begin 1981 zwanger raakte en moest afhaken, was feitelijk niemand bereid de fakkel van haar over te nemen.

Ontmoedigend was ook dat de acties van het comité agressie opriepen. In november 1979 dreigde een anonieme beller het huis van Maria Smit in brand te steken. En een machinist van NS stuurde een kwaai brief, kennelijk uit vrees dat hij door de acties van het comité brodeloos zou worden.

Tijdens de landelijke actiedag op 16 mei 1981 leefde het Komité SCU nog eenmaal op. Met

bakfietsen die door middel van tentstokken en lakens tot ketelwagens waren omgetoverd, trokken de leden door de stad. Voor zover bekend was dat het laatste teken van leven.

### Bewustwording

Nuchter bezien hebben de acties van het Comité SCU weinig meer opgeleverd dan wat gemeentelijke symboolpolitiek. Aan de motie-De Vos is nooit serieus uitvoering gegeven en de Utrechtse protesten hebben geen chloortrein minder doen rijden.

Wie op langere termijn kijkt, kan tot een ander oordeel komen. Het Comité SCU is erin geslaagd de Utrechtse bevolking en politiek te doordringen van het bestaan van zoiets als transporten van chloor en andere gevaarlijke stoffen. Met name via *de Volkskrant* en de VPRO-radio heeft het comité in die jaren ook landelijk aandacht gekregen. Samen met nieuwe golven van verontrusting in 1989, 1993 en 2000 heeft dit ertoe geleid dat 'de chloortrein' een vaste plek heeft gekregen in het collectieve bewustzijn.

Na de vuurwerkramp in Enschede (2000) belandde 'de chloortrein' definitief op de landelijke politieke agenda. Minister Jan Pronk en Akzo Nobel konden feitelijk weinig anders dan maatregelen overeenkomen om het chloorvervoer te beëindigen. In 2002 kwam een akkoord tot stand: Akzo Nobel beloofde de chloortransporten te beëindigen en werd voor de benodigde investeringen gecompenseerd voor (uiteindelijk) € 65 miljoen. Veel geld, vonden velen, maar Kamerbreed heerste opluchting. Aan de bewustwording die aan die opluchting ten grondslag ligt, heeft het Comité SCU zonder enige twijfel bijgedragen.

Eelco Beukers (1958) is historicus en verrichte in opdracht van Akzo Nobel onafhankelijk onderzoek naar de geschiedenis van chloortransport in Nederland.



De poster waarmee het Comité SCU de Utrechtse burgers attendeerde op het gevaar van chemische transporten door de stad  
Collectie Ed Rinia

### Noten

- 1 Dit artikel is gebaseerd op Eelco Beukers en Harry van den Tweel, *Onder druk wordt alles vloeibaar. Een geschiedenis van het chloortransport in Nederland* (Utrecht 2006) dat de geschiedenis van het Comité SCU in meer detail beschrijft. Ik dank Maria Smit en Ed Rinia voor hun medewerking aan mijn onderzoek naar de geschiedenis van het comité.
- 2 Het ernstigste ongeval met een chloortrein in Nederland vond plaats op 9 juni 1972 bij Borne. Een lege benzinetrein botste midden in de nacht op een stilstaande trein met twee volle chloorwagens. Er ontsnapte geen chloor maar een van de wagens was wel ingedeukt. Ook op dit ongeval is indertijd in de publieke opinie en de politiek nauwelijks gereageerd.