

1 of 1 DOCUMENT



AD/Algemeen Dagblad

6 mei 2013 maandag

'Advies binnen te blijven heel erg dom'

BYLINE: TOBIAS DEN HARTOG

SECTION: Algemeen - Nieuwsdienst; Blz. 4

LENGTH: 933 woorden

WETTEREN/ZWIJNDRECHT De treinramp in Oost-Vlaanderen dreunt ook in ons land na, omdat de wagons vol gevaarlijke stoffen luttele uren voor de megabrand nog door dichtbevolkte gemeenten in Nederland reden. Toch temperen deskundigen de angst. „Vervoer over spoor is oneindig veel veiliger dan over de weg.”

Ten minste één dode en zeker 49 gewonden. Het Belgische plaatsje Wetteren in Oost-Vlaanderen likt de wonden na de treinramp. De slachtoffers vielen door de giftige en levensgevaarlijke dampen die zich in de omgeving verspreidden. De paniek die de meterslange vuurzee op het spoor veroorzaakte, slaat over naar ons land.

De 'giftrein' was luttele uren voor de catastrofe in Wetteren nog vertrokken vanaf een rangeerterrein bij de Zuid-Hollandse gemeente Zwijndrecht, onder de rook van Rotterdam, om vervolgens via de dichtbebouwde kernen van Dordrecht en Roosendaal te rijden. Wethouders en burgemeesters zien hun angst bevestigd:

dit had dus ook onze bewoners kunnen gebeuren. En erger: doordat het spoor omringd is door woonwijken, was de ramp vele malen groter geweest.

toegeven

Ira **Helsloot**, hoogleraar Besturen van Veiligheid aan de Radboud Universiteit, is de eerste om dat toe te geven. „Wat in België is gebeurd, kan ook in ons land gebeuren, natuurlijk. Je kunt een ramp nu eenmaal niet uitsluiten. Maar daar is wel veel tegenover te stellen.”

Want, zegt hij stellig, er is nauwelijks iets veiliger dan transport over het spoor. „Een aantal ongevallen is altijd onvermijdelijk, maar het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is oneindig veel veiliger dan bijvoorbeeld vervoer over de weg. Het zou een verkeerde reflex zijn om nu direct voor extra maatregelen te ijveren,” zegt **Helsloot**, die 6 jaar geleden nog de wet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen evalueerde.

81 miljoen ton

Om een indruk te geven van de omvang: in Nederland wordt jaarlijks ongeveer 81 miljoen ton aan gevaarlijke stoffen bovengronds vervoerd. Ongeveer 67 miljoen ton gaat over water, 9,5 miljoen ton over de weg en 3,5 miljoen ton over het spoor. De gevaarlijke stoffen worden dagelijks in de duizenden treinen vervoerd die over de spoorweg denderen, zo'n 10 procent van al die treinen zijn goederentreinen met één of enkele wagons vol gevaarlijke stoffen.

De kans op een ramp zoals in België is in Nederland misschien nog wel groter. Er zijn toch gigantische aantallen transporten?

„Juist het spoor is het veiligst. Als je het vergelijkt met de weg, dan is treinvervoer onvergelykbaar veiliger. Het aantal ongevallen is daarvan een bewijs. Natuurlijk zijn er incidenten geweest. In Amersfoort, in Barendrecht en ook bij de Kijfhoek in Zwijndrecht. Maar het zijn uitzonderingen, die uiteraard serieus bekeken worden. Je kunt het aantal incidenten vergelijken met de frequentie zoals die is in het vliegverkeer: het gaat zelden mis.”

Toch gaat het soms mis, schort het aan regelgeving?

„Zeker niet. Voordat er ook maar één wagon vertrekt, heeft deze moeten voldoen aan een dikke stapel van eisen, ongeveer zo'n duizend pagina's per treinstel. Dat is Europese regelgeving, die geldt ook in België. Zeker omdat het om gevaarlijke stoffen gaat, ligt de lat heel hoog.”

Is er dan gebrek aan controle?

„De branche is te groot voor de overheid om een soort totaaltoezicht te houden, dat klopt. Het ligt daarom goeddeels bij de transportbedrijven zelf. Maar juist die worden fanatiek op de vingers gekeken door verzekeraars. Als het misgaat, moeten die immers betalen. Er is nog wel winst te boeken, de overheid zou zich meer kunnen richten op noodlijdende bedrijven. Onderzoek wijst uit dat die de eerste zijn die vanuit productiedruk de regels ruimer interpreteren.”

Volgens **Helsloot**, die een goed deel van de treinongevallen in Nederland nader bekeek, gaat het nagenoeg nooit mis met de wagons of het treintransport zelf. Veel vaker, zegt hij, zijn het `omgevingsfactoren'. „Er is dan iets misgegaan met wissels, of een machinist heeft te hard gereden. We weten natuurlijk nog niet zeker wat er in België aan het ongeluk is voorafgegaan, maar de ervaring leert, dat men juist daarmee de mist ingaat.”

De onderzoeker is wel streng voor de rampenbestrijding in België. Doordat de brandweer in Wetteren driftig met water ging blussen, kwamen de kankerverwekkende stoffen in het rioolwater terecht. Omdat de bewoners die niet werden geëvacueerd te horen kregen dat ze binnen

moesten blijven met de deuren en ramen gesloten, zijn waarschijnlijk veel van de gewonden slachtoffer geworden doordat de dampen via de riolering hun huis binnenkwamen.

Helsloot: „Dat zijn ongelooflijk domme adviezen geweest. Een woning is maar een paar uur dampdicht, dus de mensen in een veel groter gebied hadden weggehaald moeten worden. Bovendien heeft dat blussen met water geen enkel nut, dat zag je ook in Moerdijk. Toch, misschien was het in ons land op dat punt ook misgegaan. Het is immers de natuur van een brandweerman om water op vuur te gooien. Er wordt in Nederland hard aan gewerkt om iedere hulpverlener beter voor te lichten op dat punt.”

De hoogleraar sluit niet de ogen voor de angst van bewoners langs de sporen. Immers, in Zwijndrecht, Dordrecht en Roosendaal hebben omwonenden van het spoor het idee dat zij aan de ramp zijn ontsnapt. „Ik snap dat gevoel, maar een alternatief is er niet. Een apart spoor, ver van de bebouwde kom is fysiek en economisch niet haalbaar. Bovendien, het is flauw misschien, maar onderzoek heeft aangetoond dat de veiligheidsrisico's groter zijn als je op de fiets naar je werk gaat, dan als je langs het spoor woont.”

Deskundige over risico's spoor: Op de fiets naar je werk is gevaarlijker

LOAD-DATE: 5 May 2013

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

GRAPHIC: Bij de ramp met een ontspoorde trein met gevaarlijke stoffen in het Belgische Wetteren vielen minstens één dode en tientallen gewonden. Zowel het blussen met water als het advies om binnen te blijven was volgens deskundigen een verkeerde aanpak. De trein was in het Nederlandse Zwijndrecht vertrokken. foto's afp en epa |

PUBLICATION-TYPE: Krant

JOURNAL-CODE: ADNL