

Links Ecologisch Forum (LEF)

Radicaal Groen Linkse Partijoverstijgende Beweging



Forum Gauche Ecologie (FGE)

Mouvement Radical Rouge et Vert, au-delà des Partis

Nood aan afstemming gevaarlijke transporten en ruimtelijke ordening

Geplaatst op woensdag 15 mei 2013 |  SHARE

De treinramp in Wetteren maakte duidelijk dat de regelgeving voor een veilig transport van gevaarlijke stoffen door België te wensen overlaat. Uit een vergelijkend onderzoek naar het transport van gevaarlijke stoffen in Nederland en Vlaanderen, blijken er grote verschillen te bestaan tussen beide landen. In Vlaanderen is de regelgeving beperkt tot minimale omzetting van de Europese regels.

Voor transport van gevaarlijke stoffen werd daardoor gefocust op regels voor de veiligheid van de voertuigen zelf. In Nederland is er ook aandacht voor de veiligheid van de omgeving waar de transporten passeren. Zo werkt Nederland aan een basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In de gevarenzone rond de verbindingen mogen geen nieuwe woningen, scholen, kantoren of winkels worden gebouwd. Ook in de dichtbevolkte ruimtelijke wanorde van Vlaanderen is een dergelijk beleid gericht op de veiligheid van de omgeving noodzakelijk.

In 2009 publiceerde de Rijn Schelde Delta het rapport "Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen. Analyse van beleidspraktijken in Vlaanderen en Nederland." Daaruit blijkt dat er grote verschillen bestaan tussen het beleid in Nederland en Vlaanderen. Het belangrijkste verschil is dat in Nederland het veiligheidsbeleid ook doorwerkt in ruimtelijke ordening. Iets wat ook in de ruimtelijke wanorde van Vlaanderen noodzakelijk is.

Enkele bevindingen uit het rapport:

- er ligt in Nederland een wetsvoorstel op tafel (dit zit nu in finale fase) om een 'nationaal basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' in te stellen. Daarin wordt een selectie gemaakt van spoor-, water- en autowegen waarover gevaarlijke stoffen kunnen vervoerd worden. Rond die infrastructuur worden veiligheidscontouren ingesteld waarbinnen geen nieuwe woningen, scholen, kantoren of winkels mogen gebouwd worden.
- Voor de spoorwegen is de Betuweroute geselecteerd als onderdeel van het basisnet, omdat dit de spoorverbinding is met de minste bebouwing er langs. Er worden extra veiligheidsmaatregelen voorzien op deze route, bv. "hot box detectors" die oververhitting van een wagonas kunnen detecteren, waardoor risico op ontsporingen afneemt.
- transporteurs hebben een registratieplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit wordt bijgehouden in een centraal register, dat openbaar is.
- voor LPG, ammoniak en chloor (de gevaarlijke stoffen die in Nederland het meest vervoerd worden) wordt gewerkt met ketenstudies, waarbij de risico's in heel de keten wordt onderzocht, van de aanvoer, op- en overslag, productie, transport tot en met het eindgebruik
- in een milieuvergunning kunnen voorwaarden opgelegd worden voor aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen. De milieuvergunning is dus niet beperkt tot het bedrijf zelf, zoals in Vlaanderen, maar kan ook gaan over de transportstromen er naar toe. Dit kan zelfs leiden tot het weigeren van de vergunning en een voorstel tot herlokalisatie naar een plaats die veiliger bereikbaar is.

Dit rapport adviseert om ook in Vlaanderen een verdergaand beleid uit te werken rond het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat doorwerkt in het ruimtelijke orderingsbeleid. 'Door de dichtbebouwde ruimtelijke wanorde kan Vlaanderen zich niet permitteren om haar regelgeving te beperken tot de Europese minimumregels', aldus Erik Grietens van Bond Beter Leefmilieu. 'Bijkomende regels voor het transport van gevaarlijke stoffen moeten rekening houden met ruimtelijke ordening. Dit rapport levert interessante inspiratie voor een aanpassing van de Vlaamse regelgeving.'

BBL - 13 mei 2013

Het rapport:

<https://relevant.nl/download/attachments/4097399/Grensoverschrijdende+afstemming+vervoer+gevaarlijke+stoffen.pdf>