

# De trein: milieuvriendelijk

Het Europees Jaar van het Milieu kabbelt rustig voort. Van de lente 1987 tot de lente 1988, hebben de spoorwegnetten van het Europese vasteland zich op een gelijkaardige manier geuit: wij zijn het transportmiddel dat in alle opzichten het leefmilieu het meest respecteert.

## Zuinig met de oppervlakte

In ons klein Belgenland - waarvan wel eens wordt gezegd dat het één grote betonplaat wordt - moeten we zuinig omspringen met de resterende "natuurlijke" bodem.

De deskundigen zijn het eens om in de stedelijke agglomeraties de gemiddelde oppervlakte ingenomen door de wegen te beperken tot 19%. De spoorweg "verbruikt" heel wat min-

der oppervlakte: slechts 4%. Nochtans brengt hij binnen een dikwijls korte tijdspanne een groot aantal personen tot in het hart van deze steden. De trein is bovendien een discreet vervoermiddel: hij spoort in eigen bedding en verdwijnt soms onder de grond voor lange trajecten.

Deze zuinigheid voor de oppervlakte geldt niet enkel in de ste-

den, maar geldt ook op het platteland.

De Westduitse spoorwegen hebben in een studie één en ander duidelijk gemaakt: bij een vergelijkbare transportcapaciteit neemt de autoweg meer dan drie keren de oppervlakte in die de spoorweg verbruikt; en de waterweg heeft nog meer armslag nodig.



## Vijand van de luchtvervuiling

Ons biologisch evenwicht wordt onder meer in stand gehouden door de kwaliteit van de lucht die wij inademen.

De spoorweg heeft het voordeel elektrische energie aan te wenden voor drie vierden van zijn trajecten. Eerlijkheidshalve moeten we dus ook de onrechtstreekse vervuiling vermelden, daar we toch de energie afnemen van de elektriciteitscentrales: maar de vervuiling door deze centrales is sterk plaatselijk en de NMBS verbruikt slechts 3% van de totale elektriciteitsproductie in België.

Dank zij de elektrische tractie kan de trein in de steden ondergronds rijden en beperkt hij aldus de stedelijke vervuiling (bijvoorbeeld aantasting van de gebouwen, vermindering van de zichtbaarheid, "smog" die leidt tot drastische maatregelen zoals de beperking van het autoverkeer en van de particuliere verwarming in Berlijn tijdens de winter 86/87).

## Respect voor onze steden

De kwalitatieve aftakeling van het stedelijk milieu is een feit. De auto vertroebelt meer en meer het stadsbeeld, en de stadsbewoners trekken naar de randgemeenten en naar het platteland. Het toenemend verkeer en de aanleg van vlotte invals wegen zorgen voor een vicieuze cirkel: toenemende vervuiling, migratie van de stadsbewoners, ellenlange files op de spitsuren, nog meer vervuiling, enzovoort, enzovoort.

Anderzijds heeft de trein nog een capaciteitsoverschot voor een dagelijkse penetratie in de grote agglomeraties. Daarenboven wordt hij aangevuld door andere openbare vervoersmiddelen - metro, tram, bus - die aldus frequente en vlotte verplaatsingen mogelijk maken.

## Aandacht voor het leven

Verkeersongevallen zorgen voor heel wat menselijk leed maar betekenen voor de gemeenschap ook een sociale kost: produktieverlies voor de bedrijven, medische zorgen, materiële schade, inzet van politie en brandweer, gerechtskosten, verzekeringskosten, enz. Een lange lijst.

Van 1980 tot 1984 (de referentieperiode van een Belgische studie), telde men op het Belgisch spoorwegnet 14 doden, 42 zwaar gekwetsten en 141 licht gekwetsten bij ongevallen waarvoor de NMBS verantwoordelijk was.

Tijdens dezelfde periode stierfen jaarlijks gemiddeld 2000 Belgen op onze wegen, waren er 20.000 zwaar gekwetsten en 60.000 licht gekwetsten.

De gemiddelde jaarlijkse sociale kost wordt geschat op 330 miljoen frank (of 0,008% van het BNP) voor de treinongevallen en op 104.608 miljoen frank (of 2,5% van het BNP) voor de ongevallen op de weg. De waterweg blijft ver beneden deze cijfers met 0,0009% van het BNP, en dat is te verklaren door het feit dat er vooral goederen per binnenschip vervoerd worden.

Het aandeel van de spoorweg voor het personenvervoer in België wordt geschat op 9% (op basis van de eenheid reizigerskilometer). Bij een gelijke risicofactor, en zuiver mathematisch beschouwd, zou de sociale kost van de treinongevallen 0,27% van het BNP moeten bedragen. Deze kost ligt in werkelijkheid 34 maal lager voor de periode 80/84. Nemen we andere referentieperiodes (bijvoorbeeld 83/87) dan scoort de spoorweg nog beter. De conclusie ligt voor de hand: de trein is een uiterst veilig vervoermiddel.

## Nummer één voor veiligheid

Dit gegeven motiveert de producenten en verzenders van gevaarlijke goederen om te opteren voor het spoor. Deze goederen - die dikwijls onontbeerlijk zijn voor onze produktie-maatschappij - zijn een permanent gevaar voor de bevolking: instabiel, makkelijk ontvlambaar, schadelijk voor de gezondheid. Dus moet het transport geschieden in optimale omstandigheden.

De exploitatie van een spoorwegnet gebeurt volgens nauwkeurige regels. De treinbestuurders krijgen een lange, doorgedreven scholing en worden regelmatig medisch gecontroleerd. Er is een discipline vereist zonder "afwijkingen".

Wanneer er gevaarlijke goederen vervoerd worden kijkt men nog nauwlettender toe. De vervoeren vallen onder de "internationale reglementering voor het transport van gevaarlijke goederen per spoor" (RID). Een uiterst strenge reglementering waarin alle maatregelen zijn opgesomd voor elk type van materieel en elke goederensoort.

## Nog een stap verder

Voor de chemische sector (die de gevaarlijke goederen deelt met de petroleumsector) heeft de NMBS in 1986 ongeveer 900.000 ton specifieke gevaarlijke produkten vervoerd op een totaal verkeersvolume van 1.235.000 ton. Het aangewende

materieel en de transportdocumenten zijn gemerkt met speciale codes en uniforme kentekens. Het spoorwegpersoneel en de diverse autoriteiten weten aldus onmiddellijk over welke goederen het gaat en kunnen gepast ingrijpen bij eventuele moeilijkheden.

De veiligheidsnormen die worden toegepast overstijgen in werkelijkheid de RID-voorschriften: informatie wordt doorgegeven aan de bestuurders en aan alle stations op het traject, het verbod om de wagens in rangeerstations te heuvelen, verplichte reiswegen, bijzondere aandacht bij de schouwing van de geladen wagens, enz.

De spoorweg is verantwoordelijk voor het transport, de verzender blijft verantwoordelijk voor de goederen. Een intensieve uitwisseling van informatie is noodzakelijk. De verzenders delen alle specifieke gegevens mee omtrent de te vervoeren produkten en de te nemen maatregelen bij ongeval. De NMBS van haar kant houdt de klanten op de hoogte van het verloop van het transport. In dit opzicht is RailEasy een uitstekend systeem: het volgen van de wagens in real time, de melding van een eventuele immobilisatie, een averij of een ongeval. De klant kan ogenblikkelijk reageren en kan zijn interventieteam (of het team van een andere producent) sturen in het kader van de bijstandsovereenkomst die werd afgesloten tussen de chemische nijverheid en de NMBS.

Incidenten of ongevallen gebeuren echt zelden, en als ze gebeuren dan zijn de gevolgen niet dramatisch en haalt men er de nodige lessen uit voor de toekomst. De trein spoort in eigen bedding en wordt door vakmensen geëxploiteerd, ontegensprekelijk een voordeel. De vrachtwagenbestuurder is stellig ook bedreven en vakbekwaam, maar hij oefent zijn beroep uit op een wegennet waar een aantal "amateurs" dikwijls voor problemen zorgen. Zij beoordelen de verkeerssituaties niet zo goed en zijn een gevaar voor de andere weggebruikers door hun onvoorspelbaar rijgedrag.

Voor het vervoer van "risicogoederen" brengen de wagenverhuurders materieel op de markt dat technologisch aan de spits staat en dat is uitgerust met alle mogelijke veiligheidsvoorzieningen. De NMBS vormt met dit materieel volledige treinen die via "beschermd" reizen 's nachts ter bestemming worden gebracht.

De spoorweg heeft dus de meeste troeven om deze transporten uit te voeren. Hij behoedt aldus niet enkel het leefmilieu maar zorgt ook voor de volksgezondheid en voor de veiligheid van onze medeburgers.

# EMGO: de 50.000e wagen is weg

Eerst een geheugensteuntje. De N.V. Europese Maatschappij voor Gloeilampen vestigde zich in 1986 in het Lommelse industriepark. Het is een glasfabriek die enkel en alleen glasballons voor de montage van gloeilampen vervaardigt. Lommel werd als vestigingsplaats uitgepikt omwille van de beschikbaarheid van fijn wit zand (de basisgrondstof voor de glasballons) en een voldoende potentieel aan arbeidskrachten (toen in 1966). Het bedrijf is ingeplant naast de spoorlijn Hamont - Mol en heeft een spoor aansluiting.

Emgo had in eerste instantie de opdracht Philips en Osram te bevoorraden met glasballons voor de productie van klassieke gloeilampen. En wie denkt dat deze klassieke gloeilamp verdrongen is door de TL-lamp of de spaarlamp... heeft het mis voor. Het marktaandeel is vandaag de dag zelfs toegenomen, net zoals het aantal te bevoorraden lampenfabrieken.

De spoor aansluiting op het NMBS-net is een belangrijk element in de transportketen, enerzijds voor de vlotte afvoer van de ballons en anderzijds voor de gestadige bevoorradening van de lampenfabrieken die ver (500 à 1.000 km) van Lommel verwijderd zijn. Transportkosten zijn na personeelskosten de grootste uitgavenpost voor een bedrijf. Vandaar dat het ge-