



Vlaams
Parlement

stuk **2080** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 28 mei 2013 (2012-2013)

Voorstel van resolutie

van de heren Björn Rzoska, Dirk Peeters en Hermes Sanctorum

betreffende het opstellen van een actieplan
voor gevaarlijke transporten door het Vlaamse Gewest

TOELICHTING

Inleiding

Verschillende keren al gebeurden er in Vlaanderen ongevallen tijdens het transport van gevaarlijke stoffen, waarbij rampenplannen in werking worden gesteld om omwonenden te beschermen: het incident met de lekkende treintankwagen met 29 ton dimethylether in Mariaburg in 1990, de gekantelde tankwagen met 5 ton broom in Ekeren op 4 maart 2004, de gekantelde vrachtwagen op de E313 in Wommelgem op 5 januari 2007, de gekantelde vrachtwagen op de E34 in Vrasene (april 2013), het treinongeluk met acrylonitril in Wetteren (mei 2013). Bovendien is dat dan nog slechts een greep uit grotere incidenten.

De bevoegdheden inzake veiligheid van het vervoer van chemische stoffen in ons land zijn verdeeld. Inzake rampenbestrijding is de gouverneur van de provincie de coördinerende figuur. Maar als het gaat om het beleid in verband met dat soort van risicohoudende transporten en om de vraag hoe dergelijke ongelukken zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen, blijkt dat zowel Vlaanderen, de federale overheid als Europa belangrijke bevoegdheden hebben.

Europa kan internationaal veiligheidsregels opleggen. De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op internationaal en op Belgisch niveau wordt geregeld door de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Economie. De federale overheid is ook bevoegd voor de NMBS en dus voor de veiligheid op het hele Belgische spoorwegnet. De Vlaamse overheid heeft de hoofdverantwoordelijkheid over de andere vervoersmodi, maar ook over de domeinen Mobiliteit in het algemeen, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Zo is de dienst Veiligheidsrapportering (VR) van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) verantwoordelijk voor het beleid inzake alle chemische transporten. De dienst liet daarom in het verleden al een studie opstellen in het kader van TWOL (toegepast wetenschappelijk onderzoek inzake leefmilieu), 'Veiligheid aangaande transport van gevaarlijke stoffen' (2007; intussen verschillende opvolgonderzoeken: 2009, 2010). We overlopen hieronder een reeks besluiten uit die studie.

Om de veiligheid van de transporten te garanderen, zijn er een aantal structurele problemen:

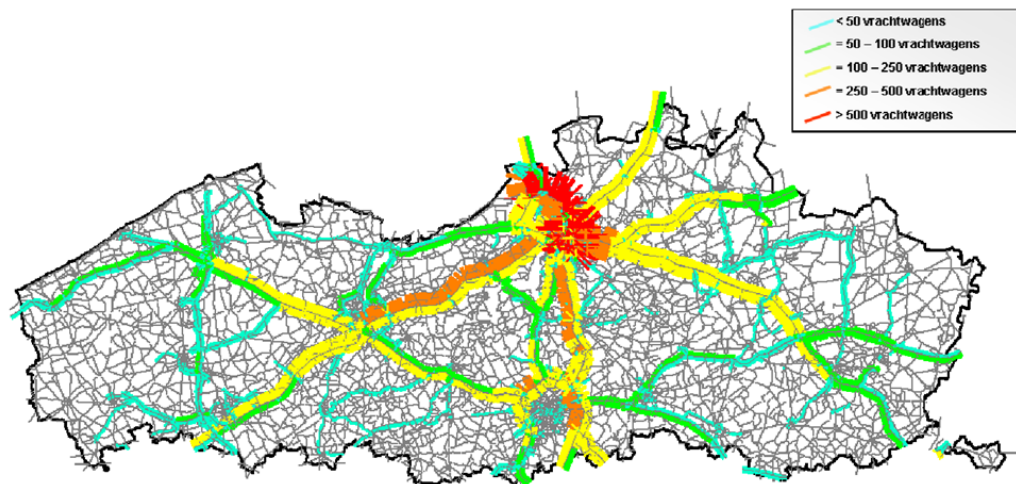
- het dichte transportnet, de hoge bevolkingsdichtheid, de lintbebouwing en de zichtbaar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen die in-, uit- en doorgevoerd worden;
- vandaag zijn er geen criteria en instrumenten in Vlaanderen om het risicobeeld van bekende knelpunten en flessenhalzen in het bestaande vervoersnet te evalueren;
- het beleid inzake de ruimtelijke ordening staat los van het transportbeleid inzake externe veiligheid en leefmilieu;
- Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu zijn gewestelijke bevoegdheden, maar de bevoegdheid in verband met het transport van gevaarlijke stoffen is hoofdzakelijk een federale bevoegdheid.

1. Vervoer over de weg

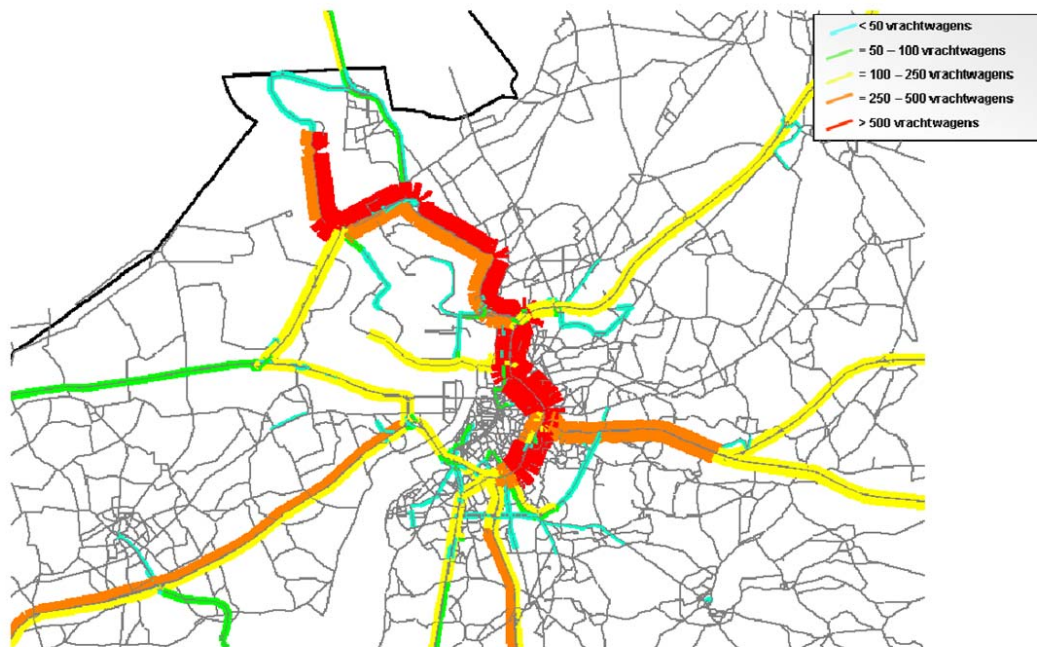
Het vervoer over de weg wordt in kaart gebracht door 43 ADR-telpunten¹ van het Vlaams Verkeerscentrum.

Er is een grote concentratie van gevaarlijke transporten rond en om de Antwerpse haven: cf. gegevens TWOL-studie 2007:

¹ ADR staat voor 'Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route'



Figuur 4-3 Toedeling transport gevaarlijke stoffen over de weg in Vlaanderen (vrachtwagens/dag)



Figuur 4-4 Toedeling transport gevaarlijke stoffen over de weg in omgeving Antwerpen (vrachtwagens/dag)

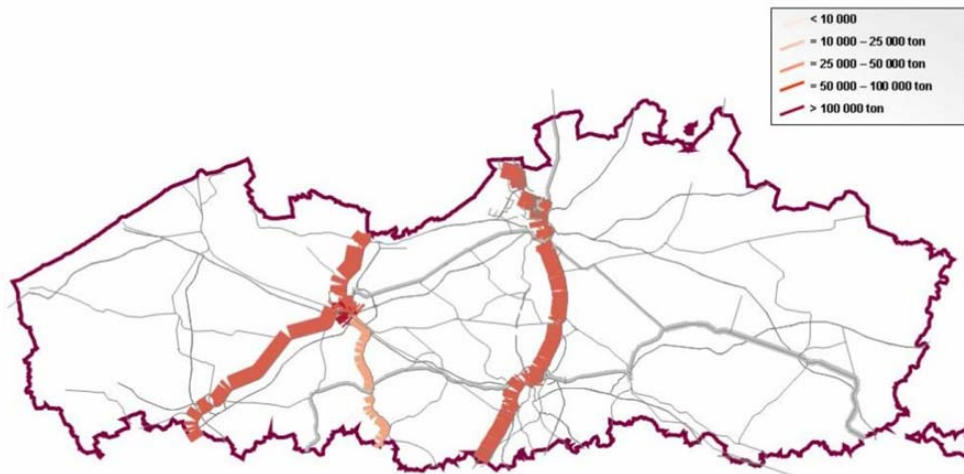
Knelpunten

Er is een veiligheidsrapport vereist. Dat geldt voor alle soorten transporten (ook de Bond Beter Leefmilieu bracht dat naar aanleiding van het ongeval in Wetteren opnieuw onder de aandacht).

De functie van veiligheidsadviseur ADR (voor transport per vrachtwagen) is in de helft van de gevallen waar dat nodig is, niet ingevuld. Dat blijkt uit controles van de FOD Mobiliteit en Vervoer (cf. rapportering AIB/Vinçotte).

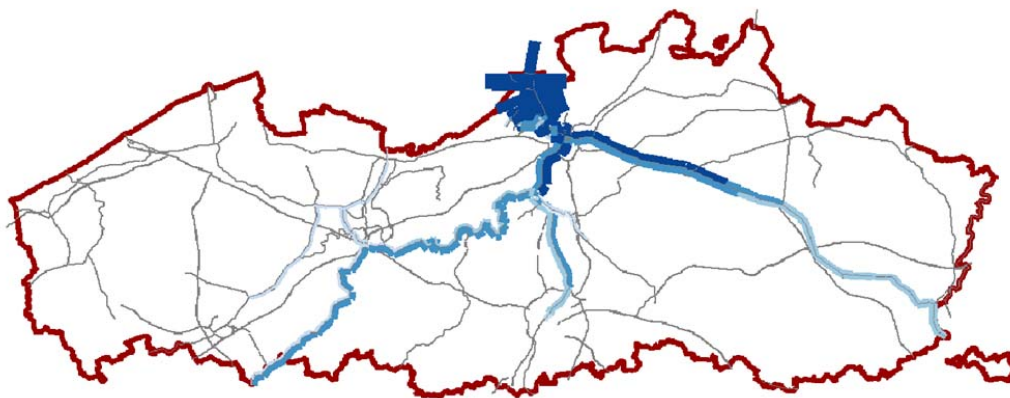
2. Vervoer over het spoor

Iedere dag rijden ongeveer 50 treinen met chemische stoffen door dichtbevolkte gebieden over Belgische sporen. Dat aantal zal nog toenemen (Infrabel).



Figuur 4-8 Toedeling van het transport van chemische produkten per spoor (ton/jaar)

3. Binnenvaart



Figuur 4-12 Toedeling transport van chemische produkten via binnenvaart (ton/jaar)

4. Zeehavens

Gegevens over gevaarlijke transporten in de Vlaamse zeehavens (Zeebrugge leverde geen gegevens aan):

	Ton				Aantal ladingen	
	gelost	geladen	overslag	transit	gelost	geladen
Antwerpen rechteroever (2006)	24 155 000	14 701 000	488 000	87 000	niet gekend	niet gekend
Antwerpen linkeroever (2006)	1 757 000	1 240 000	7 400	24 000	niet gekend	niet gekend
Gent (2005)	1 225 163	627 060	niet gekend	niet gekend	1 515	3 238
Oostende (2005)	20 479	41 134	niet gekend	niet gekend	4 832	10 323

Tabel 4-5 Gegevens geleverd door de Vlaamse zeehavens

Via de haven van Antwerpen worden veruit de grootste volumes gevaarlijke goederen aan- en afgevoerd. Binnen de haven van Antwerpen wordt bovendien het grootste deel van de gevaarlijke goederen op de rechteroever behandeld. Meer bepaald wordt er ruim 24 miljoen ton gelost, en bijna 15 miljoen ton geladen.

Als de diverse vervoersmodi vergeleken worden, dan blijkt – op basis van verschillende studies – dat de binnenvaart de meest duurzame en tevens de meest veilige modus is.

Vergelijking vervoerswijzen: duurzaamheid & veiligheid (cf. VITO en Promotie Binnenvaart)

Vergelijking van externe kosten tussen binnenvaart - spoor - weg Externe kosten in € per 1000 tonkm									
Externaliteit	Vrachtwagen			Binnenschip			Trein		
	Vito	EC	Planco	Vito	EC	Planco	Vito	EC	Planco
Ongelukken	22,80	5,40	37,80	0,07	0,00	0,30	1,60	1,50	2,30
Lawaai	4,40	2,10	7,40	<0,1	0,00	0,00	2,80	3,50	12,70
Emissies	9,10	8,70	29,10	5,40	3,00	4,20	0,4-9,46	4,30	3,50
Congestie	5,40	5,50	1,20	vw	vw	0,00	vw	0,20	0,00
Infrastructuur	1,90	2,50	0,00	0,70	1,00	0,00	0,20	2,90	0,00
Ruimtebeslag	-	-	1,30	-	-	0,00	-	-	0,40
Bodem- en water-vervuiling	-	-	8,60	-	-	0,00	-	-	0,00
Totaal	43,50	24,10	85,40	6,20	5,00	4,50	7,10	12,30	19,00

In de TWOL-studie (2007) werd de risicoanalyse verder doorgedreven. Men tracht het 'extern mensrisico' in te schatten voor de verschillende transportmodi: weg, spoor, water en pijpleidingen. Daarbij wordt gerekend met het risico op een ongeval in grootteorde van één op een miljoen (10^{-6}) tot één op een miljard (10^{-9}).

Risicoanalyse: kansen op een ongeval (faalkansen): cf. gegevens TWOL-studie 2007Over de weg

Klasse	Produkten	Referentiestof	Faalkans (/voertuig/km)
1	Brandbare gassen	LPG	$3,0 \times 10^{-8}$
2	Brandbare vloeistoffen	Hexaan	$6,0 \times 10^{-8}$
3	Toxische gassen	Ammoniak	$3,0 \times 10^{-8}$
4	Toxische vloeistoffen	Acrylnitril	$6,0 \times 10^{-8}$

Over het spoor

Klasse	Produkten	Referentiestof	Faalkans (/wagon/km)
1	Brandbare gassen	LPG (propan)	$2,5 \times 10^{-9}$
2	Brandbare vloeistoffen	Hexaan	$6,3 \times 10^{-8}$
3	Toxische gassen	Ammoniak	$2,5 \times 10^{-9}$
4	Toxische vloeistoffen	Acrylnitril	$6,3 \times 10^{-8}$

Over het water

Klasse	Produkten	Referentiestof	Faalkans (/schip/km)
1	Brandbare gassen	LPG	$5,73 \times 10^{-9}$
2	Brandbare vloeistoffen	Hexaan	$6,84 \times 10^{-8}$
3	Toxische gassen	Ammoniak	$5,73 \times 10^{-9}$
4	Toxische vloeistoffen	Acrylnitril	$6,84 \times 10^{-8}$

Mogelijke conclusies:

- alle drie de vervoerswijzen blijven risicovol; daarbij moet wel rekening worden gehouden met het feit dat een binnenschip met een laadvermogen tot 1200 ton evenveel goederen vervoert als 40 treinwagons of 50 vrachtwagens; het concentreren van vrachten

kan het risico beperken, als dan ook een veiliger afhandeling kan worden gegarandeerd;

- voor brandbare en voor toxische gassen zijn vrachtwagens een factor 1000 gevaarlijker dan treinen of binnenschepen;
- voor brandbare en toxische vloeistoffen (waaronder acrylonitril) zijn de risico's per transport van eenzelfde grootteorde. Maar het aantal vrachtwagentransporten zal hoger liggen dan het aantal treintransporten en zeker dan het aantal binnenschiptransporten.

De risico's van vervoer per pijpleiding zijn moeilijker te vergelijken. Daar is het risico op kleinere (of grotere) lekken bepalend (die ook langer kunnen duren in de tijd), minder het gevaar voor zware eenmalige incidenten. Meestal wordt vervoer door pijpleidingen als nog veiliger gezien dan vervoer over het water.

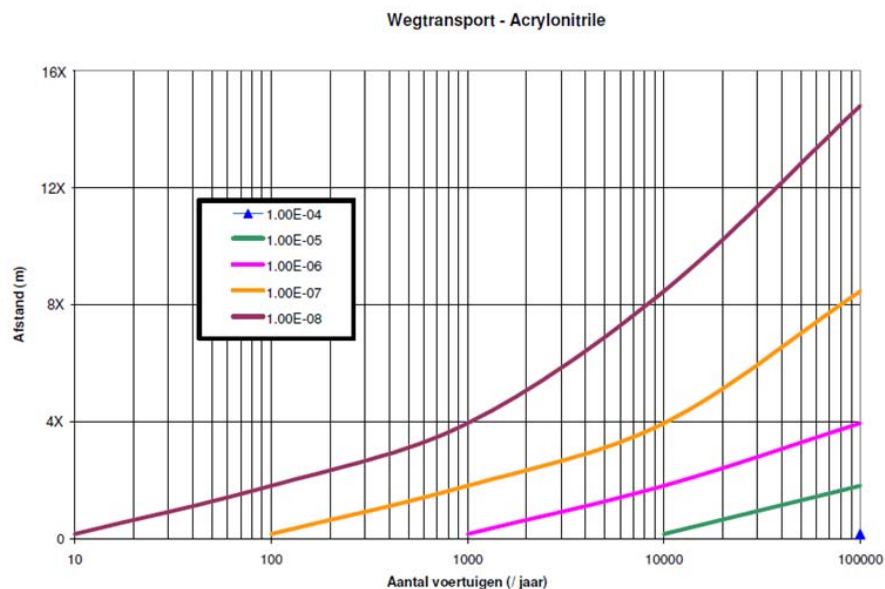
Risicoafstand

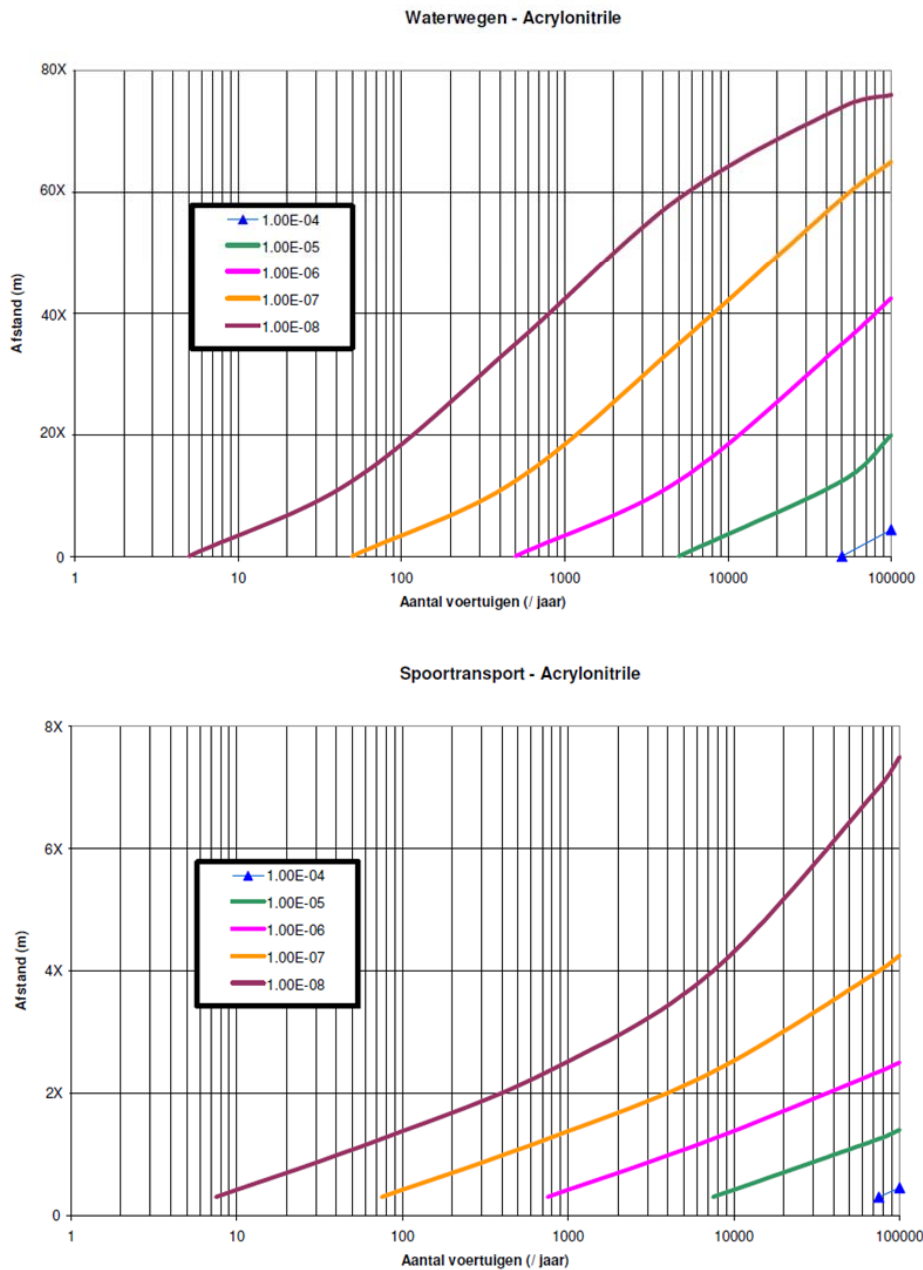
Op basis van de risico-inschatting kan men indicaties geven voor veilige afstanden.

In veiligheidsrapporten wordt het externe mensrisico voorgesteld in de vorm van isorisicocontouren (IRC).

Een isorisicocontour is een lijn die punten van gelijk plaatsgebonden risico met elkaar verbindt. Het plaatsgebonden risico is de kans, per jaar, dat een persoon, die zich op een bepaalde plaats in de buurt van een inrichting bevindt, overlijdt als gevolg van een zwaar ongeval op die inrichting, in de veronderstelling dat die persoon permanent en onbeschermd op die plaats blijft.

De TWOL-studie geeft aan hoe met name voor acrylonitril de risico's per vervoerswijze, rekening houdend met de verkeersintensiteit, per afstand van bewoning kunnen worden berekend:





Mogelijke conclusies:

- binnenvaart is de veiligste oplossing: de risico-afstand ligt een factor 10 hoger en feitelijk blijven de binnenschepen meestal verder verwijderd van woongebieden;
- specifiek voor acrylonitril is transport per spoor een groter risico – voor andere stoffen (gassen, bijvoorbeeld lpg, hexaan) is vervoer over de weg veel risicovoller.

De noodzaak van een actieplan gevaarlijke transporten door Vlaanderen

In een actieplan gevaarlijke transporten kunnen de belangrijkste bevindingen van de reeds uitgevoerde studies verwerkt worden. We denken dan concreet aan de volgende hoofdlijnen.

1. Kiezen voor preventie

1.1. *Giftige stoffen zoveel mogelijk weren uit het productieproces*

In het Vlaamse Materialendecreet wordt het cradle-to-cradleprincipe als uitgangspunt genomen. Dat verwijst naar het principe van de groene industriële vernieuwers William McDonough en Michael Braungart, die afval zoveel mogelijk willen hergebruiken als nieuwe grondstof. Een dergelijke circulaire (kringloop-)economie is maar mogelijk als ook zo weinig mogelijk (eigenlijk GEEN) giftige stoffen gebruikt worden.

Voorbeeld: ABS-plastics (plastics op basis van acrylonitril-butadien-styreen) zijn geen duurzame oplossing – op termijn kan worden gestreefd naar meer inzet van veiliger plastics, of zelfs bioplastics, op basis van biologische grondstoffen – dat kan perfect door het gebruik van niet-eetbare delen van gewassen (bijvoorbeeld niet de maiskolf, wel de stengels).

1.2. *Kiezen voor gesloten geïntegreerde productieprocessen – vermijden van transporten indien die niet nodig zijn*

Als er toch gevaarlijke producten worden ingezet, kan dat het beste in het kader van geïntegreerde productieprocessen. Men spreekt in dat verband soms van industriële ecosystemen en industriële ecologie. Verschillende productieprocessen en bedrijven kunnen in plaats van restwarmte, afval of vervuild water te lozen elkaar energie, proceswater, grondstoffen leveren en zo feitelijk functioneren als een natuurlijk ecosysteem. Dat concept werd ontwikkeld door wetenschappers die ooit verbonden waren aan General Motors, Robert Frosch and Nicholas E. Gallopoulos. Het modelvoorbeeld is de Deense industriële site van Kalundborg.

Voorbeeld: door de clustering van de chemische industrie in Antwerpen (tweede grootste chemische cluster na Houston) is ook hier al een sterke integratie verwezenlijkt (vergelijk bijvoorbeeld op de uitgestrekte BASF-site) – verdere integratie met bijvoorbeeld de plannen voor warmtenetten is perfect mogelijk. Daarbij zou men erop kunnen toezien dat gevaarlijke producten zo weinig mogelijk de cluster moeten verlaten – dus naast basischemie ook meer gaan voor afgewerkte producten.

2. Kiezen voor de meest veilige en duurzame vervoerswijze

Transport van gevaarlijke stoffen zal op korte en middellange termijn niet vermeden kunnen worden. Dan moeten we wel kiezen voor de meest veilige en de minst milieu- en klimaatbelastende wijze van vervoer. Dat betekent dat een rangorde van vervoerswijzen gerespecteerd moet worden:

1. zoveel mogelijk via pijpleidingen – mits hoge kwaliteit van toezicht en permanente monitoring: op termijn niet enkel voor gasen en vloeistoffen, ook voor stukgoederen (buisleidingen);
2. zoveel mogelijk via het water – zeeschepen die diep het binnenland in varen (een van de grote troeven van de haven van Antwerpen) plus binnenschepen. Wat het ammoniaktransport betreft: in Nederland zijn op initiatief van de overheid ammoniaktransporten via het spoor structureel beëindigd (de locatie van productie en de locatie van verwerking werden bij elkaar gebracht); indien ammoniaktransport toch noodzakelijk is, gebeurt dat via de binnenvaart;
3. zoveel mogelijk via het spoor – mits zware investeringen in veiligheid:
 - a) concreet: nieuwe spoorlijnen voor gevaarlijke goederen, zeker in woonwijken: intunnellen (keuze voor geboorde tunnels is beter dan ‘cut-and-cover’);
 - b) snelheidsverlaging waar toch in de buurt van woonwijken – op termijn weren van alle gevaarlijke spoortransporten uit woonwijken – algemene snelheidsverlaging voor transport van gevaarlijke stoffen;

- c) hogere veiligheidseisen – samenstelling treinen – veiligheidsrapportering – veiligheidskorridors;
- d) op lange termijn: ETCS invoeren. Korte termijn/middellange termijn: TBL1+ upgraden – mogelijkheid om uitbreiding naar private goederenoperators onderzoeken;
- 4. zo weinig mogelijk gevaarlijke transporten over de weg:
 - a) indien toch niet te vermijden: weren uit de omgeving van woonwijken/bebouwde kommen;
 - b) zo mogelijk afbakenen van vrachtwagenkorridors;
 - c) strikte controle op veiligheidsregels voor vrachtwagens (bijvoorbeeld rusttijden, tachograaf, belading, inhaalverbod enzovoort);
 - d) geen supertrucks en al zeker niet voor gevaarlijke transporten (vergelijk proefprojecten die ook op Antwerpse autowegen van start gaan);
- 5. vervoer per vliegtuig.

3. Gevolgen voor het investeringsbeleid van de Federale Regering en de Vlaamse Regering

Een en ander heeft gevolgen voor het investeringsbeleid van de Federale Regering en de Vlaamse Regering:

- meer investeringen in buizenleidingen en in de binnenvaart (bijvoorbeeld modernisering Albertkanaal);
- meer middelen voor investeringen van de NMBS: het kan niet dat belangrijke investeringen die nodig zijn om gevaarlijke transporten over de weg óf gevaarlijke spoortransporten door woonwijken te vermijden, gewoon afgeblazen worden; zo bijvoorbeeld :
 - 1° prioriteit voor lijn 11 – goederenspoorverbinding Antwerpen-Rotterdam:
 - a) als alternatief voor huidige transporten langs lijn 12 (Essen-Antwerpen);
 - b) als extra spoorontsluiting naar het oosten (Ruhrgebied) – via aantakking op de Betuwelijn (deel van het geselecteerde basisnet in Nederland);
 - 2° tweede spoorontsluiting Antwerpse haven:
 - a) ter ontlasting van het huidige ringspoor dwars door de stad Antwerpen;
 - b) de MER-procedure loopt, maar in feite houdt de Federale Regering iedereen voor de gek, want er is op korte termijn in het NMBS-meerjareninvesteringsprogramma geen geld voor uitgetrokken;
 - 3° optimalisatie van de verbinding Antwerpen-Gent (personen en goederen):
 - a) optimalisatie lijn 59 Antwerpen-Gent;
 - b) aanleg derde en vierde spoor in Melle;
 - c) vernieuwing van wissels in Schellebelle;
 - 4° derde spoor tussen Dudzele en Zeebrugge (goederenvervoer);
- aanvullend: meer inspanningen van de Vlaamse overheid in het kader van de Vlaamse Spoorstrategie (pre- en cofinanciering). Als gekozen wordt voor de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, moet de Vlaamse Regering mee investeren in een veilige en milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoorontsluiting (met geboorde tunnels bijvoorbeeld ter hoogte van Ekeren, Merksem en Schoten) – het half miljard euro dat uitgetrokken is voor een nieuw Saeftinghedok op Linkeroever (waar op dit moment geen objectieve behoefte voor bestaat), kan veel beter hiervoor gebruikt worden. Uiteraard kan op geen enkele andere wijze afgeweken worden van de veiligheidsvoorschriften voor tunnels voor goederentreinen als vastgesteld in het besluit van de Europese Commissie van 20 december 2007.

4. Ruimtelijke ordening (opstellen RUP's) en veiligheid van transporten

Concreet zijn er de volgende aandachtspunten op het gebied van de ruimtelijke ordening in samenhang met de veiligheid van transporten:

- 1° afstemming van gevaarlijke transporten en de ruimtelijke ordening: in Nederland is een wet in de maak om een nationaal basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in te stellen. Daarin wordt een selectie gemaakt van water-, spoor- en autowegen waarover gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Rond die wegen worden dan veiligheids-

contouren uitgewerkt waarbinnen extra veiligheidsmaatregelen worden getroffen en waarbinnen geen nieuwe woningen, scholen, kantoren of winkels mogen worden gebouwd. Die wet kwam er onder meer op basis van een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands rapport van de Rijn Schelde Delta, ‘Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen’ (2009). Het ligt voor de hand dat ook in Vlaanderen niet enkel extra studiewerk verricht wordt, maar ook wetgevend werk verricht wordt om een Vlaams basisnet in te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en preventief veiligheidscontouren af te bakenen. Dat was ook de aanbeveling op het eind van dat rapport;

- 2° veilige routes aangeven in RUP’s met veiligheidssperimeters (afstandsnormen ten aanzien van bebouwing);
- 3° evaluatie van alle bestaande transporten op basis van objectieve risicoanalyse (vergelijk TWOL-studie(s)) – indien nodig kiezen voor:
 - a) beter beschermen routes – extra veiligheidseisen (bijvoorbeeld snelheid);
 - b) verleggen routes (ook als daarvoor nieuwe investeringen nodig zijn);
 - c) modale verschuiving: andere vervoerswijze die veiliger of milieuvriendelijker is;
 - d) als het risico te groot is: verbod op transporten (bijvoorbeeld alle nucleaire transporten);
- 4° veiligheidsrapportering invoeren voor alle gevaarlijke transporten (zo mogelijk gekoppeld aan de productieprocessen);
- 5° registratieplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen (bijgehouden in centraal register, dat openbaar is);
- 6° transporten en afstandsbepalingen opnemen in de nieuwe omgevingsvergunning (de geplande integratie van milieuvergunning en stedenbouwkundige vergunning);
- 7° naar Nederlands voorbeeld worden voor de milieuvergunning voorwaarden opgelegd 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. Dat kan zelfs leiden tot het weigeren van de vergunning en een voorstel tot herlokalisatie naar een plaats die veiliger bereikbaar is.

5. Tienpuntenplan voor veiliger goederenspooren federaal

Voor veiliger goederenspooren komen we tot de volgende opsomming van tien punten:

- 1° maximale snelheid voor goederentreinen met gevaarlijke stoffen beperken tot 60 km/u, omdat:
 - a) gezien de relatief korte afstanden in België, een snelheidsvermindering met 30 of 40 km/h niet tot gevolg heeft dat een trein uren langer, dan vandaag het geval is, onderweg is;
 - b) een eventuele vergissing van de treinbestuurder niet dezelfde dramatische gevolgen zou hebben gehad;
- 2° op treinen met gevaarlijke goederen zijn twee treinbestuurders geen overbodige luxe, omdat er op het gebied van besturing niets mag misgaan (gesteund door de heer Digneffe). Kostprijs drukken mag geen argument zijn om het niet te doen. De kostprijs van de ramp in Wetteren is niet te berekenen en dan wordt niet eens rekening gehouden met het menselijke leed, dat niet te vergoeden is. Zou het zo’n gek idee zijn om in een soort ‘loods voor machinisten’ te voorzien die samen met de treinbestuurder op het Belgische net de seininrichting waarneemt?;
- 3° een nog betere opleiding voor treinbestuurders;
- 4° strengere controles op het respecteren van de rij- en rusttijden; nationaal verbod om diensten aan te vangen tussen bijvoorbeeld 23.00 uur en 03.30 uur;
- 5° het vervangen van Engelse wissels en andere wisselverbindingen van 40 km/h in volle baan door wissels van 60 km/h of meer. Als er een wisselverbinding had gelegen van bijvoorbeeld 60 km/h om van normaalspoor naar tegenspoor te gaan of omgekeerd, dan was het ongeval in Wetteren niet gebeurd;

- 6° uiteraard is het niet mogelijk om in een paar weken tijd alle betrokken wissels te vervangen, ook al omdat dat vrij veel geld kost. Voorlopig kan men ook de maximumsnelheid over Engelse wissels in gebogen stand laten dalen naar 30 km/h in plaats van heden 40 km/h. In Frankrijk is dat de maximumsnelheid bij dergelijke wissels. Daarmee verbetert ook het rijcomfort voor de reizigers aanzienlijk;
- 7° ETCS is dan niet voor morgen, maar de NMBS en Infrabel beschikken wel over TBL1+. TBL1+ kon echter niet in werking treden bij dit ongeval in tegenstelling tot ETCS, dat dat wel gekund zou hebben. Maar het is wel mogelijk om TBL1+ te upgraden via een eenvoudige softwareaanpassing. Bij dezen is het ten zeerste aanbevolen om de snelheidscontrole van 40 km/h actief te laten worden bij alle snelheidsbeperkingen van 40 km/h en dus niet enkel in de laatste 300 meter voor een rood sein;
- 8° onderzoeken of TBL1+ ook niet verplicht kan worden voor de private goederenoperators. Op dit ogenblik zijn treinen van andere bedrijven dan de NMBS niet verplicht om TBL1+ aan boord te hebben;
- 9° in Nederland hebben transporteurs een registratieplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat wordt bijgehouden in een centraal register, dat openbaar is;
- 10° voor lpg, ammoniak en chloor wordt gewerkt met ketenstudies, waarbij de risico's in heel de keten wordt onderzocht (aanvoer, productie, transport, eindgebruik).

6. Europese regelgeving

Op Europees niveau moet er dringend meer regulering komen omtrent het transport van gevaarlijke goederen over de weg en de spoorwegen:

- 1° duidelijke en strengere richtlijnen omtrent de bouw van tankwagens, bijvoorbeeld door dubbelwandige tanks op termijn verplicht te maken voor ontvlambare en giftige stoffen;
- 2° snelheidsbeperkingen bij bepaalde zeer gevaarlijke goederen of categorieën van gevaarlijke goederen, zoals dat bij hoogradioactief afval het geval is. Die extra snelheidsbeperkingen kunnen nationaal ook opgelegd worden (maar dan is er risico op ongewenste effecten: meer transport over de weg, herlokalisatie bedrijven enzovoort);
- 3° Europa kan werk maken van uniforme seininrichtingen op alle netten.

Björn RZOSKA

Dirk PEETERS

Hermes SANCTORUM

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- rekening houdend met het voorbereidende studiewerk dat al gebeurd is in verband met risicotransporten in Vlaanderen, zoals de Vlaams-Nederlandse studie van de Rijn Schelde Delta, ‘Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen’ (2009), en de diverse TWOL-studies over de veiligheid aangaande transport van gevaarlijke stoffen (2007, 2009 en 2010);
- overwegende dat bijvoorbeeld in Nederland de fase van de studies al voorbij is en dat op dit moment wordt overgegaan tot wetgeving ter zake en dat Vlaanderen inzake beveiliging van transporten dus een achterstand dreigt op te lopen;
- gezien de bestaande en nieuw te verwachten Europese regelgeving ter zake;
- aangezien het spoorongeval in Wetteren opnieuw duidelijk maakte dat de risico’s van chemische transporten aanzienlijk zijn en dat de gevolgen van een ongeval moeilijk te beheersen zijn;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° zo snel mogelijk werk te maken van een actieplan voor gevaarlijke transporten door het Vlaamse Gewest;
 - 2° in dat actieplan de volgende aandachtspunten te verwerken:
 - a) bedrijven ertoe aan te zetten om het gebruik van gevaarlijke stoffen in productieprocessen te verminderen, conform de principes van ‘cradle to cradle’ en de uitgangspunten van het Vlaamse materialenbeleid;
 - b) gevaarlijke transporten te voorkomen door zoveel mogelijk stimuli in te bouwen voor gesloten geïntegreerde productieprocessen op bedrijfsites en in havengebieden;
 - c) als vervoer van gevaarlijke stoffen niet te vermijden is, altijd te kiezen voor de meest duurzame en meest veilige vervoerswijze, met name door een rangorde vast te leggen: vervoer door pijpleidingen, vervoer over water, vervoer over het spoor, vervoer over de weg, vervoer door de lucht, en daar slechts van af te wijken als er gegronde redenen voor zijn;
 - d) naar Nederlands voorbeeld werk te maken van een basisnet voor risicohoudende transporten in Vlaanderen;
 - e) die veiligheidsprioriteit mee als uitgangspunt te nemen voor het Vlaamse investeringsbeleid op het vlak van de vervoersinfrastructuur door:
 - 1) voorrang te geven aan investeringen in pijp- of buizenleidingen en in vervoer over water;
 - 2) via de Vlaamse Spoorstrategie voorrang te geven aan en te vragen voor de beveiliging van bestaande spoorlijnen en de aanleg van nieuwe goederenspoorlijnen die vervoer door woongebieden kunnen voorkomen;
 - 3) met name niet te aanvaarden dat spoorinvesteringen die de veiligheid kunnen verhogen zoals onder meer de verbinding Antwerpen–Rotterdam (lijn 11), de tweede spoorontsluiting (tot ontlasting van het ringspoor door de stad Antwerpen), de optimalisatie van lijn 59 tussen Antwerpen en Gent, de aanleg van een derde en vierde spoor in Melle of de vernieuwing van wissels in Schellebelle en het derde spoor tussen Dudzele en Zeebrugge, op de lange baan zouden worden geschoven;
 - 4) daarbij ook toe te zien op de veiligst mogelijke uitvoering van nieuwe spoorlijnen en daar eventueel via pre- of cofinanciering met eigen Vlaamse middelen voor in te zetten (bijvoorbeeld voor de intunneling van de tweede spoorontsluiting ter hoogte van Ekeren, Merksem en Schoten);

- f) een actief ruimtelijk veiligheidsbeleid te voeren door in het opstellen van RUP's veilige routes en veiligheidscontouren vast te leggen;
 - g) een veiligheidsrapportering in te stellen voor de gevaarlijkste transporten;
 - h) naar Nederlands voorbeeld aan de milieuvergunning of de toekomstige omgevingsvergunning voorwaarden op te leggen voor aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen;
- 3° bij de Federale Regering aan te dringen op verscherpte veiligheidsmaatregelen wat het vervoer van gevaarlijke transporten per spoor betreft, bijvoorbeeld inzake de toegestane maximale snelheid, de opleiding en de controle van treinbestuurders, de vervanging van wissels en de upgrade van veiligheidssystemen;
- 4° op Europees vlak te pleiten voor extra veiligheidssystemen voor spoortankwagens, uniforme regels inzake snelheidslimieten en uniforme seininrichtingen op alle netten;
- 5° daarover op regelmatige basis te rapporteren aan het Vlaams Parlement.

Björn RZOSKA

Dirk PEETERS

Hermes SANCTORUM