

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 84

van **GWENNY DE VROE**

datum: 7 november 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Uitzonderingen op pesticideverbod - Verdelgingstrein Infrabel

Sinds 2015 geldt voor alle openbare diensten een verbod op het gebruik van pesticiden. Er kunnen onder specifieke voorwaarden echter uitzonderingen worden gevraagd. Spoorwegbeheerder Infrabel vroeg zo'n uitzondering in 2015 opdat zijn zogenaamde verdelgingstrein (Weedfree-trein) pesticiden en herbiciden mag gebruiken om onkruid te verdelgen langs de sporen. Eén van de herbiciden die gebruikt wordt is Round-up, met het bestanddeel glyfosaat, wat voor particulieren verboden is in Vlaanderen om te gebruiken.

De trein van Infrabel behandelt zo duizenden kilometers spoor tijdens zijn halfjaarlijkse rondes, waarbij herbiciden worden gespreid op plekken waar onkruid groeit. De trein is uitgerust met heel wat camera's die het onkruid detecteren waardoor de trein beter de juiste mix en dosis kan verspreiden. Zo wordt er niet nodeloos gespreid. Elk jaar ongeveer wordt zo 2,8 ton onkruidverdelger gebruikt.

De uitzondering voor Infrabel loopt tot en met 2020, maar Infrabel heeft recent een nieuwe aanvraag ingediend om ook in 2021 met pesticiden de sporen onkruidvrij te mogen houden. De hoofdreden die door Infrabel opgegeven wordt is veiligheid, want onkruid zou de stabiliteit van de sporen in het gedrang brengen. Een ander argument om deze methode te gebruiken is dat de verdelgingstrein tussen het reguliere treinverkeer kan worden ingezet. Bij andere methoden dreigt het gewone spoorverkeer hinder te ondervinden, aldus Infrabel.

Infrabel stelt naar milieuvriendelijkere alternatieven te zoeken, zoals bijvoorbeeld natuurlijke verdelgers. Zo zetelt het bedrijf in verschillende internationale werkgroepen waar men ervaringen uitwisselt. Daarnaast werken ze intensief aan alternatieve technieken bij de aanleg en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur. De alternatieven zijn volgens Infrabel vooralsnog minder efficiënt om het gehele net onkruidvrij te houden ten opzichte van de huidige middelen en methodes.

Voor het onkruidvrij maken van terreinen waarop belangrijke technische installaties staan, zal in de toekomst wel al met milieuvriendelijkere technieken het onkruid bestreden worden.

Minister Schauvliege had eerder al verklaard dat er wat haar betreft geen nieuwe uitzondering meer zou komen. Ze stelde ook dat openbare besturen, waarvan er ook nog gebruikmaken van uitzonderingen, het goede voorbeeld moeten geven.

De minister zal uiteindelijk de knoop moeten doorhakken of er nog een uitzondering zal worden verleend.

1. Hoe staat de minister tegenover de nieuwe aanvraag tot uitzondering van Infrabel?
2. Met welke argumenten en voor hoeveel jaar heeft Infrabel een nieuwe uitzondering aangevraagd? Wat vindt de minister van hun argumentatie?
3. Hoe staat de minister tegenover hun onderzoek en proefprojecten naar milieuvriendelijkere alternatieven? Vindt de minister dat Infrabel voldoende investeert in het zoeken naar alternatieven?
4. Zijn er volgens de minister reeds milieuvriendelijkere alternatieven die Infrabel kan gebruiken? Welke zijn die en zijn deze volgens de minister even kosten- en tijdsefficiënt als de huidige methode?
5. Hoeveel openbare besturen maken nog gebruik van de uitzonderingsregels? Op welke manier wil de minister de uitzonderingen bij de besturen aanpakken en de overheden het goede voorbeeld laten geven?

ANTWOORD

op vraag nr. 84 van 7 november 2019

van **GWENNY DE VROE**

1-2. Infrabel heeft geen aanvraag ingediend voor 2021.

3-4. Ik sta positief tegenover onderzoek en proefprojecten. De VMM gaf aan dat er elk jaar een overleg is met Infrabel waarbij een stand van zaken van de alternatieven en de bijhorende kosten wordt behandeld. Infrabel is bovendien lid van de UIC, een technische vereniging van spoorwegbeheerders. In 2018 werd een studie 'HERBIE' (Guidelines, State of the Art and Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways "HERBIE" - https://uic.org/IMG/pdf/herbie_project_2.pdf.) afgerond. De conclusies van deze studie zijn dat er momenteel geen alternatieve technologieën beschikbaar zijn voor grootschalige toepassingen zoals nodig voor het onderhoud van de spoorwegen.

De volgende technieken worden beschouwd als meest veelbelovend maar moeten nog verder ontwikkeld worden voor de spoorwegen:

- Damp en warm water
- Elektrische methodes (experimentele techniek in testfase in landbouw en voor het beheer van openbare ruimten).

Een vervolgstudie is voorzien met de naam TRISTRAM (TRansition STRategy on vegetAtion Management).

5. In 2018 waren er 221 openbare besturen die gebruik maken van de uitzonderingsregel. Voor een heel aantal van deze openbare besturen is het gebruik zeer beperkt (< 1 kilogram). Deze informatie zal ook verwerkt worden in een rapport dat het gebruik van pesticiden in 2018 evalueert. Dit VMM-rapport zal in de loop van januari beschikbaar zijn.

Afwijkingen worden verleend door de VMM. De VMM evalueert steeds grondig de noodzaak om toch nog pesticiden in te zetten en volgt ook de evoluties op het vlak van beschikbare alternatieven op. Jaarlijks worden via ministeriële besluiten generieke afwijkingen verleend voor moeilijk te behandelen probleemsituaties, waarvoor doorgaans nog geen effectieve alternatieven ontwikkeld zijn. Voor zowel de behandeling van individuele afwijkingen als wat betreft de generieke afwijkingen wens ik de nadruk op het gebruik van alternatieven te versterken.

Voor meer informatie verwijs ik graag naar mijn antwoord op de vragen om uitleg van de heer Vandenhove (371- de vrijstelling van Infrabel op het verbod op pesticidegebruik) en van mevrouw Perdaens (423 - het gebruik van pesticiden door Infrabel) in de Commissie Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke ordening en Onroerend Erfgoed van 4 december 2019. Daarin roep ik de Vlaamse Milieumaatschappij en Infrabel op om versneld in te zetten op een afbouw van het gebruik van alle pesticiden, dus niet alleen van glyfosaat, en op de ontwikkeling van alternatieven. Ook is het belangrijk om informatie in te winnen bij buitenlandse spoorwegbeheerders en het Agentschap voor Wegen en Verkeer. Onderzoek naar zachtere, meer duurzame en circulaire alternatieven verdient hierbij alle prioriteit.