



Vlaams
Parlement

stuk **2080** (2012-2013) – Nr. 2
ingediend op 23 januari 2014 (2013-2014)

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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Els Kindt en de heer Marino Keulen

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

2080 (2012-2013) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

1. Toelichting	4
1.1. Aanleiding.....	4
1.2. Regelgeving op verschillende niveau's.....	4
1.3. Conclusies van de verschillende onderzoeken	4
1.4. Vragen aan de Vlaamse Regering.....	4
2. Bespreking	5
3. Stemming.....	7
Gebruikte afkortingen	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 9 januari 2014 het 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 (*Parl. St.* Vl.Parl. 2012-13, nr. 2080/1).

1. Toelichting

De heer *Björn Rzoska* licht de resolutie toe. Ze is ingediend naar aanleiding van het treinincident in Wetteren op 4 mei 2013 en wil de Vlaamse Regering ertoe aanzetten enige vaart te brengen in zaken die ze zelf eerder heeft aangebracht. Het lid overloopt aanleiding, regelgeving op diverse niveaus, conclusies van het onderzoek en wat van de Vlaamse Regering wordt gevraagd.

1.1. Aanleiding

Er is heel wat studiewerk beschikbaar waaraan de Vlaamse overheid mee aan de basis van lag, zoals de Vlaams-Nederlandse studie 'Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen' van 2009. In 2007, 2009 en 2010 zijn de TWOL-studies, herhaalonderzoeken, gemaakt in samenwerking met Nederland en mee op initiatief van de Vlaamse overheid.

Nederland heeft intussen stappen gezet op wetgevend vlak om tot een actieplan te komen inzake gevaarlijke transporten. Wetgevend zit men in de eindfase. De wet Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is door de Eerste en de Tweede Kamer goedgekeurd en wordt op 1 juli 2014 van kracht.

Er is ook Europese wetgeving en bovenal ligt het incident in Wetteren aan de basis van het voorstel van resolutie, al noemt het lid ook nog eerdere incidenten in Mariaburg, Wommelgem, Ekeren, Vrasene en andere.

1.2. Regelgeving op verschillende niveau's

Europa heeft regelgeving over internationale verkeersregels. In België is er het federale niveau met de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Economie en ook de NMBS is federale materie. Vlaanderen kan ook een bevoegdheid laten gelden op het vlak van Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Milieu. LNE is aldus betrokken bij chemische transporten die frequent via het spoorwegennet en het wegennet gebeuren.

1.3. Conclusies van de verschillende onderzoeken

Uit alle studies kan men concluderen dat er zich een grote concentratie van gevaarlijke transporten rond Antwerpen situeert. De haven is daarin een belangrijke spil. Tweede conclusie is dat een veiligheidsrapport noodzakelijk is. Vervolgens wordt de binnenvaart als de veiligste en meest duurzame optie voor de gevaarlijke transporten beschouwd. De heer Rzoska herinnert aan de moeilijke economische positie van de binnenvaart en ziet in die zin zeker opportuniteiten. Specifiek voor acrylonitril, de gevaarlijke stof die in Wetteren vrijkwam, bleek ten slotte transport per spoor veel risicovoller dan transport over de binnenwateren. Voor andere stoffen, zoals gassen, zijn er andere oplossingen, zoals uit de studies blijkt. Allerlaatste conclusie luidt dat de nood aan een actieplan rond het transport van gevaarlijke stoffen alsmaar dringender wordt.

1.4. Vragen aan de Vlaamse Regering

Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd dat ze met een actieplan gevaarlijke transporten zou komen op Vlaams niveau waarin een aantal aandachtspunten aan bod moeten komen:

- vooreerst het cradle-to-cradleprincipe dat ook in het Vlaamse materialenbeleid is ingeschreven;
- een luik rond geïntegreerde productieprocessen is onontbeerlijk met het oog op een minimalisering van de risico's door clustering van bedrijven;
- voorts is het dan zaak van keuzes te maken en een rangorde op te stellen inzake duurzame en veilige vervoerswijzen, op basis van het beschikbare wetenschappelijk onderzoek;
- net zoals in Nederland moet een basisnet risicohoudende transporten worden vastgelegd;
- de veiligheidsprioriteit zou moeten worden meegenomen in het investeringsbeleid;
- de Vlaamse Regering kan een punt meenemen als vraag en/of suggestie aan het federale niveau dat niet tot haar eigen directe bevoegdheidssfeer behoort: verscherpte veiligheidsmaatregelen voor gevaarlijke spoortransporten;
- op Europees niveau wordt gewerkt aan extra veiligheidssystemen voor spoortankwagens, dit moet men mee in de gaten te houden;
- tot slot is een regelmatige rapportage aan het Vlaams Parlement belangrijk.

Het voorstel van resolutie wil een signaal aan de Vlaamse Regering zijn dat de noodzaak van een actieplan rond gevaarlijke transporten onderstreept.

2. Bespreking

De heer *Pieter Huybrechts* vindt het verzoek om een actieplan logisch en zijn fractie steunt dat dan ook. Tegelijk leest hij in het voorstel van resolutie dat men “bedrijven ertoe wil aanzetten in de productieprocessen het gebruik van gevaarlijke stoffen te verminderen”. Die omschrijving is volgens het lid te vrijblijvend. Hij mist een heldere definitie van wat als gevaarlijke stoffen beschouwd worden. Omdat niet duidelijk is waartoe het voorstel in die zin moet leiden, zal de fractie zich onthouden.

Mevrouw *Annick De Ridder* meent dat iedereen de bekommernis die de aanleiding vormt tot het voorstel van resolutie deelt. Net naar aanleiding van het ongeval in Wetteren is vanuit het federale niveau een adviesvraag gericht aan het Vlaamse niveau. Medio 2013 heeft de Vlaamse Regering een voorwaardelijk positief advies gegeven op een koninklijk besluit dat ertoe strekt de integrale regelgeving rond vervoer via weg of spoor van gevaarlijke stoffen af te stemmen. In het advies heeft de Vlaamse Regering geprobeerd een aantal fouten recht te zetten en hamerde ze op de nood aan een betere afstemming. Het standpunt van de Vlaamse Regering luidde in elk geval dat de regelgeving ter zake verbeterd en geharmoniseerd moest worden.

De resolutie gaat volgens het lid wel erg ver. Ze ziet wel de logica in van het clusteren van gevaarlijke stoffen in geïntegreerde productieprocessen, maar stelt dat ze ooit wel vervoerd moeten worden. De resolutie brengt goede dingen aan en het lid vindt het net zo belangrijk dat de regelgeving wordt nageleefd, maar men gaat volgens haar soms voorbij aan de realiteit.

Ook mevrouw *Griet Smaers* deelt de bekommernis over de aanpak van en de veiligheid rond gevaarlijke transporten. Ze stelt dat naast een degelijke voorbereiding om eventuele incidenten adequaat aan te pakken, vooral preventief werken de boodschap moet zijn. Dat het Vlaamse niveau en met name de minister van Mobiliteit en Openbare Werken daarbij de trekker zou moeten zijn, volgt CD&V niet als standpunt.

Een van de cruciale punten inzake een veiligheidsbeleid en de gecoördineerde aanpak van incidenten is volgens mevrouw Smaers juist dat de veiligheidsplannen niet gefragmenteerd mogen zijn en dat de aanpak uitgaat van de juiste niveaus. Het Vlaamse niveau lijkt CD&V niet het juiste niveau voor een integrale visie daarop. In de mate dat het ervoor bevoegd is, heeft Vlaanderen wel degelijk een visie ter zake. Het spoortransport behoort daar niet bij en dus is de vooropgestelde integrale aanpak niet waarschijnlijk. Inzake preventie en veiligheid hebben burgemeesters, gouverneurs en de minister van Binnenlandse Zaken allemaal een specifieke en belangrijke bevoegdheid. Op die niveaus wil de fractie dan ook het beleid uitgezet zien.

CD&V wil alvast dat er nog meer wordt ingezet op veiligheid en preventie, en vooral op een volwaardig incidentmanagement. Daarvoor is de fractie vragende partij. Alles dient evenwel op de juiste niveaus te gebeuren en voor mevrouw Smaers en haar fractie zijn dat respectievelijk Binnenlandse Zaken als verantwoordelijke voor de veiligheid, de gouverneurs met de provinciale plannen en de burgemeesters.

De heer *Björn Rzoska* weerlegt ten stelligste dat het voorstel van resolutie op de door de heer Huybrechts en mevrouw De Ridder aangehaalde punten niet realistisch zou zijn. De Vlaamse Regering zelf is de chemische sector in Antwerpen volop aan het vergroenen via FISCH, Flanders Innovation Hub for Sustainable Chemistry. De clustering van bedrijven is daarin één van de aandachtspunten. In de kanaalzone van Gent is men volop bezig bedrijven te clusteren die van elkaars afvalstoffen opnieuw grondstoffen maken voor andere productieprocessen. Het lid gaat ervan uit dat iedereen daar blij mee is. Te stellen dat juist op dat vlak het voorstel onrealistisch is, klopt volgens de heer Rzoska dus niet.

Het is ook niet zo dat men ervan uitgaat dat er in de toekomst geen risicovolle transporten meer nodig zullen zijn omdat er geclusterd wordt. Men stelt wel vast dat bedrijven die actief zijn in de sector, zelf op zoek zijn naar opties om het risico minimaal te houden. Zo heeft Van Hool bussen ontwikkeld waarbij men met afvalstoffen van chemische bedrijven werkt om de bussen aan te drijven.

Wat betreft de niveaus waarop gewerkt moet worden, probeert het voorstel van resolutie juist de bevoegdheden die voor het Vlaamse niveau relevant zijn mee te nemen. Het actieplan in Nederland handelt onder meer over de hiërarchie op de weg en de binnenvaart, twee domeinen waarvoor Vlaanderen de volle bevoegdheid heeft. Het lid meent dat eenieder verwacht dat men minstens elk op zijn eigen niveau doet wat moet en nodig is. Het voorstel van resolutie gaat bovendien uit van werk dat al mee door de Vlaamse overheid is geïnitieerd, besluit de heer Rzoska.

Mevrouw *Annick De Ridder* beaamt dat vergroening positief is maar stelt dat het voorstel van resolutie toch de bal mislaat in de details. Zo is er sprake van het “voorrang geven aan investeringen in pijp- of buizenleidingen en vervoer over water”. Wat is voorrang? Men wil een rangorde opstellen zonder daarbij rekening te houden met de nodige kosten-batenanalyse. Ook met de stelling dat er met het oog op het maximaal beperken van gevaarlijke transporten zo veel mogelijk stimuli moeten worden ingebouwd voor gesloten geïntegreerde productieprocessen, kan het lid het eens zijn. Toch gaat men daar voorbij aan het feit dat die gevaarlijke stoffen ooit wel eens vervoerd moeten worden. Met haar kanttekeningen wil ze evenwel geen afbreuk doen aan het doel om vergroening ingang te doen vinden.

De heer *Björn Rzoska* meent dat het voorstel van resolutie realistischer is dan vele andere. Zelf keurde hij ook het voorstel van resolutie inzake de toekomst van de fiets als volwaardig transportmiddel goed, omdat hij vindt dat er wel werk van moet worden gemaakt, al staat die vol met vooralsnog onrealistische elementen.

Mevrouw *Annick De Ridder* repliceert dat het hoofdpunt van kritiek luidde dat er een voorstel tot harmonisering voorlag waarover de Vlaamse Regering gedegen werk heeft verricht om dat bij te sturen. Ze heeft uiteindelijk een voorwaardelijk positief advies afgeleverd aan de Federale Regering.

3. Stemming

Het 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 (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2080/1) wordt verworpen met 7 stemmen tegen 1 bij 3 onthoudingen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Els KINDT
Marino KEULEN,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

FOD	Federale Overheidsdienst
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
TWOL	Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu