

Vraag nr. 14
van 10 november 2000
van de heer JOHAN MALCORPS

Tankstations – Bodemsanering

De Milieu-inspectie voerde in 1999 boringen uit bij achttien tankstations. Daarbij werden volgens het Milieuhandhavingrapport over 1999 54 bodemonsters genomen. Bij negen bedrijven (d.i. dus 50 %) werd verontreiniging vastgesteld. Bij één bedrijf was er zelfs ernstig gevaar voor brand of ontploffing en moest de exploitatie van het tankstation onmiddellijk worden stopgezet.

Deze bevindingen zijn op zijn minst zorgwekkend te noemen.

1. Worden er verdere controles in deze sector in het vooruitzicht gesteld ?
2. Worden deze problemen ook structureel aangepakt, in samenwerking met andere bevoegde ministers ?

Wordt bijvoorbeeld de samenhang bekeken met het fenomeen van de overname van verouderde benzinestations door zogeheten "prijskrakers", snel wisselende exploitanten die zich weinig gelegen moeten laten aan milieukosten en zo kunstmatig prijzen kunnen drukken ?

Grote benzinemerken dragen hun stations blijkbaar niet meer over aan dit soort van uitbaters, maar verkiezen oude stations integraal af te breken en te saneren. Maar blijkbaar is dit niet altijd het geval. En is dikwijls toch opnieuw exploitatie mogelijk op sites waarvan al bekend is dat ze vervuild zijn.

Is het evident dat door het vestigingsbeleid van de grote brandstofverdelers steeds meer oudere stations in de centra worden verlaten en grote nieuwe stations buiten de centra worden opgericht, waardoor extra mobiliteit wordt gegeneerd, maar bovendien het aantal "black points" wordt vermenigvuldigd ?

3. Wat is de exacte stand van zaken van de afspraken met de Petroleumfederatie over de sanering van benzinestations en de opzet van een saneringsfonds met dat doel ?

Hoever staat het met de feitelijke sanering van verlaten tankstations door de brandstofverdelers zelf ?

Gebeurt dit enkel door een aantal grote merken ? Of nemen alle brandstofverdelers terzake hun verantwoordelijkheid op ?

En wat betekent dit voor de kleine uitbaters zelf van de tankstations ?

4. In België zouden nog een goede 5.000 tankstations actief zijn en zou het gaan om een 10.000-tal vervuilde tankstationsites (gesloten stations en stations nog in dienst samen).

Beschikt de minister over exacte recente cijfers voor Vlaanderen van het aantal tankstations en het aantal vervuilde sites ten gevolge van de uitbating van een tankstation, het aantal sites met een tankstation nog in werking en het aantal sites waar het station inmiddels gesloten is ?

Op hoeveel van deze tankstationsites zijn bodem en grondwater al onderzocht, hoeveel van deze sites zijn al gesaneerd of voor hoeveel van deze sites is een bodemsaneringsproject opgezet of gepland ?

5. Wat is de beste beschikbare techniek om de door benzine vervuilde ondergrond van deze stations te saneren ?

Antwoord

1. De afdeling Milieu-inspectie zal deze problematiek verder blijven volgen in de toekomst.

Er zullen regelmatig bodemstalen worden genomen bij stations waar kan worden verwacht dat er zich een bodemverontreiniging kan voordoen.

Indien er een bodemverontreiniging wordt vastgesteld, brengt de afdeling Milieu-inspectie de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) hiervan systematisch op de hoogte. De OVAM volgt dan de verdere sanering op.

2. De preventie van bodemverontreiniging inherent aan bestaande brandstofverdeelininstallaties is reeds structureel aangepakt door de bepaling van artikel 3.2.1.2, § 3, b) van titel II van het Vlarem, volgens dewelke alle bestaande installaties tegen 1 januari 1999 aan de eisen van nieuwe installaties moesten voldoen. Deze limietdatum om de verdeelininstallatie te conformeren met de Vlarem-bepalingen kon onder de voorwaarden van het vroegere artikel 5.17.4.6

(huidig artikel 5.17.5.7) uitgesteld worden tot 1 januari 2002 respectievelijk 1 januari 2005, naargelang de rechtstreeks in de grond ingegraven enkelwandige metalen houders van vóór 1975 of van later dateerden. Als uitdrukkelijke voorwaarde voor het verlenen van uitstel was evenwel gesteld dat ook de bestaande houders moesten worden geconformeerd met de milieuvoorwaarden voor nieuwe houders.

De overname van een vergunde inrichting moet gebeuren overeenkomstig de bepalingen van artikel 42 van titel I van het Vlareem. Bij een overname neemt de overnemer ook de voormelde verbintenis over gekoppeld aan het uitstel van de limietdatum. Bij dergelijke overname wordt enkel naar de vergunningssituatie gekeken, en niet naar wie de overnemer is.

Het feit dat bij een bepaalde inrichting bodemverontreiniging is vastgesteld, sluit niet uit dat nog milieuvergunningen voor op die site gevestigde inrichtingen volgens de Vlareem-procedure kunnen worden verleend.

De regels voor de definitieve buitengebruikstelling zijn duidelijk bepaald: in artikel 5.17.2.12, § 3 van titel II van het Vlareem voor ingedeelde ondergrondse houders en in artikel 6.5.5.5 van titel II van het Vlareem voor niet-ingedeelde ondergrondse houders.

3 en 4. Bodemsanering brengt voor vele exploitanten, feitelijke gebruikers en eigenaars van een tankstation een zware financiële inspanning met zich mee. Een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten en de federale overheid betreffende de uitvoering en financiering van de bodemsanering van tankstations beoogt te voorzien in een financieringsmechanisme via de oprichting van een fonds door de betrokken sector, dat moet toelaten het historisch passief van de talrijke tankstations op efficiënte wijze te saneren. De verschillende betrokken ministers van de regionale overheden hebben voor de zomer hun principieel akkoord gegeven omtrent een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering en financiering van de bodemsanering van tankstations. Op federaal niveau ligt het dossier nog ter discussie. De oprichting van dit fonds werd eveneens aangemeld bij de Raad van Mededinging. Ik heb al aangedrongen op een spoedige behandeling van het dossier op federaal niveau. De deadline van de Vlareem-verplichtingen komt immers dichterbij. Een sanering gekoppeld aan de nodige infrastructuurwerken en gefinancierd door het fonds is

het doel. Het fonds moet er mijns inziens absoluut komen.

Op 1 januari 1993 waren er ongeveer 6.200 tankstations in België, op 1 januari 2000 waren er nog 5.000 tankstations. Van de 1.200 tankstations die in de periode 1993-2000 hun activiteiten stopten, zijn er 250 gesaneerd. Van de nog operationele tankstations zijn er reeds 800 gesaneerd. Er zijn dus ongeveer 4.200 tankstations die eventueel in aanmerking komen voor een bijdrage van het fonds voor de sanering van hun terrein. De gemiddelde kostprijs voor de bodemsanering van een tankstation wordt geraamd op 3 à 4 miljoen frank.

In Vlaanderen gebeurt de sanering van de bodem, zowel door de grote maatschappijen als door kleine brandstofverdelers, meestal naar aanleiding van een overdracht (fusie), een stopzetting van de activiteiten, of tijdens de verbouwingen (aanpassingen aan de Vlareem-reglementering) aan het station. Eens het fonds voor de sanering van tankstations operationeel is, wordt een zeer sterke stijging van het aantal bodemsaneringen van tankstations verwacht. Momenteel stellen veel brandstofverdelers, in afwachting van het in werking treden van het fonds, de bodemsanering uit.

Uit de gegevens uit de databank van de OVAM blijkt dat er op circa 1.800 tankstations (zowel actief als niet meer actief, gedefinieerd op basis van de Vlarebo-rubrieken 17.3.4, 17.3.6 en 17.3.9.2) een oriënterend bodemonderzoek werd uitgevoerd. Hiervan werden 1.412 sites opgenomen in het register van verontreinigde gronden. Op circa 510 tankstations werd reeds een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd en voor circa 135 tankstations werd een bodemsaneringsproject opgesteld.

5. De bepalingen van de meest optimale saneringsvariant gebeurt op basis van de kosten en de saneringsdoelstellingen. Deze worden op hun beurt bepaald door locatiespecifieke omstandigheden (bestemming van het terrein, bebouwing, stabiliteitsproblemen), aard en voorkomen van de verontreiniging (benzine en/of diesel, drijfslaag, oude of nieuwe verontreiniging, omvang van de verontreiniging), de bodemopbouw (kleigehalte, organisch materiaal, ...), de risico's van de verontreiniging, de verspreidingsnelheid. Gelet op de verschillende parameters is het onmogelijk om te spreken van een "beste beschikbare techniek" om de bodemverontreiniging ten gevolge van de uitbating van een

tankstation te saneren. Voor de meeste saneringen maakt men, rekening houdende met de specifieke randvoorwaarden voor die site, gebruik van combinaties van verschillende saneringstechnieken.

De meest gangbare en toegepaste saneringstechnieken zijn de volgende :

Voor de verontreiniging in het vaste deel van de aarde :

- ontgraven en afvoeren van de verontreiniging naar een vergunde inrichting ;
- bodemluchtexttractie : hierbij wordt lucht onttrokken uit de onverzadigde zone van de bodem. Naargelang de aard van de verontreiniging wordt deze verwijderd door verfluchtiging (benzine) of door het stimuleren van de biologische afbraak (diesel) ;

Voor de verontreiniging in het grondwater :

- persluchtinjectie : hierbij worden de vluchtige componenten uit het grondwater verwijderd en wordt de biologische afbraak gestimuleerd ;
- "pump and treat" : door middel van een bemalingssysteem wordt grondwater aan de bodem onttrokken. Door toestroming van proper grondwater wordt de bodem gereinigd. Het vrijkomend grondwater wordt door een waterzuiveringsinstallatie geleid alvorens het wordt geloosd op de riolering of op oppervlaktewater.

Ook voor de waterzuiveringsinstallatie zijn er verschillende beste beschikbare technieken (olie-waterafscheider, striptoren, plaatbeluchter, actieve koolfiltratie, biorotor,...).

De keuze voor de waterzuiveringsinstallatie is erg locatiespecifiek en meestal ook een combinatie van de verschillende bovenvermelde technieken.